

RALLY-SM 2021 – SUMMERING
10 sidor • Alla klasser • Statistik • Bilder



BILSPORT

NR 8 2021

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 99 NOK

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING



NGK-MASTERS
Prestigefight i folkrace



TEST

WRC FÖR GATAN
Hyundai i20 N **vs** Toyota GR Yaris



FÖRETAG

J-TECH
Joakim
Zetterström

**BACK-
SM
2021**

**PURE
ETCR**
Historisk
svensk seger

TV-PROFILEN

**JONAS
KRUSE**

NOTISER • SBF-NYTT • KRÖNIKOR • ROTAX E20 ELKART



#511754

SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkylvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. Uppkörningsrampen kan fällas ut och användas som lyftramp, de mekaniska spärrarna aktiveras automatiskt vid höjning och frigörs med tryckluft vid sänkning.

41.900 KR**5.900 KR****21.750 KR****1.695 KR****6.470 KR**

#53394

MC LYFTBORD, HYDRAULISKT

Hydraulisk mc-lyft med en kapacitet på 400 kg. Höj och sänkning sker med hjälp av två fotpedaler. 4 st. hjul varav 2 st. är svängbara.

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen

#513923

POLERSATS I VÄSKA, ROTERANDE

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.

#76849

KALLBANDSÅG G5013W, MED STATIV

En av marknaden bästa metallbandsågar för garaget eller den lilla verkstaden. Den klarar 125 mm rundstänger och 125x150 mm rektangulärt

**31.500 KR****KAMPANJ****35.995 KR**
~~47.900 KR~~**599 KR**

#4948004

ENPELARLYFT 2500 KG

Flyttbar hydraulisk enpelarlyft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelarlyft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta..

#506266

DÄCKMASKINSPAKET SEMI PROFFS

perfekt för dig som jobbar med något större fälgdiameter och lågprofilsdäck. För mer info besök vår hemsida.

#520630

POLERPALL

Arbeta bekvämt utan att slita ut rygg och knän. Rullbar pall med låg vikt och smart förvaring för dina polermedel och tillbehör.

**OMGÅENDE LEVERANS!**

#513533

GARAGEINREDNING, RÖD/SVART

Komplett garageinredning med verktygsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget.

18.499 KR**3.995 KR**
~~5.385 KR~~

#513169

SLIPMASKIN ROS090 MED DAMMSUGARE

Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

**21.900 KR**

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelarlyft med självläsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se**Verktygsboden**

KUNDJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäckstrydsgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Nu för tiden går det
åt många pokaler
och medaljer för
att hedra alla som
placerat sig topp
tre i rally-SM.



FOTO: TONY WELAM

Fullständig inflation i SM-tävlingar

Först och främst, ett stort grattis till alla årets SM-medaljörer. Det har varit ännu en oviss och svårhanterlig säsong på grund av pandemin, som dessbättre inte har ett lika hårt grepp om oss längre.

Imponerande insatser har gjorts av många förare, kartläsare, team och arrangörer, för att det skulle bli tävlingar över huvud taget.

Men för att gå rakt på sak. Det har gått inflation i SM-tävlingar i rally. Helt plötsligt fick vi tre SM-serier med mängder av klasser som innebar 12 guldmedaljörer, nej 24 guldmedaljörer med kartläsarna inräknade. Sammanlagt 72 SM-medaljörer i rally. Nästa år blir det ytterligare minst 12, kanske 24, medaljörer när SM-veckorna sommar och vinter åter kan arrangeras.

84 eller 96 SM-medaljörer i rally! Lägg därtill "Teammästerskap" som gör raden av medaljer ännu längre.

Jag tror med bestämdhet att det devalverar, till och med kraftigt devalverar, värdet av SM-medaljerna.

NÄSTA ÅR planeras "Traditionella SM", "Grus-SM", "Asfalt-SM", "SM-veckan sommar" och "SM-veckan vinter". Sammanräknat blir det 18 rally-SM-helger.

Under ett år finns normalt 52 helger. 12 av dem kan vi lite lagom vårdslöst räkna bort, eftersom det arrangeras ytterst få tävlingar i mars, november och december.

Ytterligare två helger brukar vara rena från SM-tävlingar. Nämligen midsommar och Rally Sweden-helgen. Därmed återstår 38 helger att arrangera tävlingar på, varav SM-tävlingar i rally kommer att uppta hälften av dessa. SM-rally varannan vecka.

Så många tävlingar och dessutom bortåt 100 medaljörer när säsongen är slut känns ... mustigt tycker jag.

Förmodligen tillkommer även back-SM över minst fyra helger. En spännande sportgren med mycket historia, som påfallande mycket påminner om "Grus-SM" och "Asfalt-SM".

Jag skulle vilja påstå att det blir omöjligt för seriernas promotor att skapa genomslag för rally-

SM i allmän media. Hur ska allmänheten kunna bli intresserade och förstå skillnaderna mellan alla olika SM-serier i rally och den enorma skaran SM-medaljörer?

VI SKA KOMMA IHÄG att vi levt med en pandemi och hårda restriktioner under två säsonger.

Med den kunskapen blev årets "Traditionella SM" ett bra, om än intensivt, mästerskap. Fast lusten att köra grus- och asfalt-SM verkade inte särskilt överhängande. Få som körde hela mästerskapen. Framför allt verkade inte serien på grus locka nämnvärt.

Kanske blir det bättre utan pandemi, det vet vi förstås inte än.

Men helt säkert är att jag tycker det räcker mer än väl med en SM-serie i rally. Maximalt tre SM-klasser, 4WD, 2WD och JSM.

Då skulle det dessutom bli avsevärt enklare att kommunicera ut budskapet om rally-SM i allmän media, vilket såväl mästerskapets som deltagarnas samarbetspartners rimligen borde uppskatta.

Helst skulle jag vilja se en enda, direkt avgörande SM-tävling varje år, dit förarna/kartläsarna kvalar via andra serier. Då skulle de allra främsta i respektive klass få göra upp under en, troligen mycket uppmärksam, helg där allt ställs på sin spets.

Fast i år har rally-SM tagit ett stort kliv åt ett helt annat håll.



Mikael Johansson Redaktör

INNEHÅLL

4 **PARC FERMÉ**
Djupa diken, Peggen, Todt och Iceman.

6 **RALLY**
SM-summering 2021.

16 **RACING**
Pure ETCR.

18 **FÖRETAG**
Joakim Zetterström, J-tech.

22 **TILLBAKABLICK**
Nostalgi, minnen och arkiv.

24 **FOLKRACE**
NGK-Masters 2021.

28 **KARTING**
Rotax E20 elkart.

30 **RALLY**
Stort reportage – Jonas Kruse.

40 **NOTISER**
Nyheter och krönika.

46 **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

48 **BACKE**
Summering SM 2021.

52 **SUPERSTAGE**
Hyundai i20 N vs Toyota GR Yaris.

57 **KRÖNIKA**
Thomas Lindbergs äventyr.

NÄSTA NUMMER UTE 23 DECEMBER

Som prenumerant
får du tidningen tidigare

BILSPORT GRUNDAD 2002
Rally & Racing
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-16
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Anders Ekström, Kurt Eliasson,
Micke Fransson, Gert Karlsson, Mattias Larsson,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDDELNING

Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.

Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDDELNING

Marknadsansvarig

Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 55

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Jonas Kruse, Karlstads MC.

FOTO: MICKE FRANSSON

Tomas Bergman/Morgan Olsson, SMK Hälsinge,
Mitsubishi Lancer Evo VIII, SM-finalen Skilling 500.

FOTO: MICKE FRANSSON

NGK-Masters 2021. Tobias Wigeborn, Alingsås MK.

FOTO: ANDERS EKSTRÖM

Tomas "Gullabo" Jansson, Superstage-test av Hyundai
i20N och Toyota GR Yaris.

FOTO: MATTIAS LARSSON

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Parc fermé ...

Don't cut!

I vissa svängar är det direkt farligt att gena för mycket. Sébastien Loeb/Daniel Elena höll sig hårfint på rätt gräns i Jordanien 2010.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



FOTO: MICKE FRANSSON

Det handlar om inställning

Med en smart vippbrytare på instrumentpanelen kan föraren ställa om, kanske inte bilen, men mentalt, inför starten på sträckan. Gotlänningen Sebastian Johansson demonstrerar.



FOTO: BLOXHAM/LAT/REX

Serveringstillstånd

Formel 1-världsmästare 2016. Vad gör Nico Rosberg nu för tiden? Han hade uppenbarligen talang för att servera bubbel.



FOTO: BILSPORTS ARKIV

Tittut!

Och där dök Peggen Andersson upp, bara så där.



FOTO: HOCH ZWEI

Iceman levererar

Nico Rosberg och Sebastian Vettel hade hur kul som helst. Samtidigt såg Kimi "Iceman" Räikkönen ut precis som ... vanligt.



FOTO: MCKLEIN

Oss fortåkare emellan

Antingen körde Sébastien Ogier och Dani Sordo "sten, sax, påse". Eller slog Ogier helt enkelt näven i bordet.



Skydda huvudsaken

FIA-presidenten Jean Todt vidtog alla nödvändiga säkerhetsåtgärder, och lite till, för att undvika covid-19.
FOTO: RED BULL CONTENT POOL

Ge bort tidningar i julklapp!



5nr



5nr



5nr



5nr



5nr



5nr



5nr



5nr



5nr



4nr

199:-
per tidnings-
prenumeration

Beställ på
motortidningar.se/jul

Albinsson & Sjöberg – Nordens största motorförlag

Skilling 500 avslutar säsongen snyggt

På grund av covid-19 tvingades arrangören i Boden ställa in SM-premiären i början av året. Säsongen kom därmed igång sent och blev rekordintensiv.

Fyra deltävlingar revs av inom loppet av sex veckor. Ett svettigt schema även för de mest härdade teamen.

Rally-SM 2021 blev i alla händelser mycket spännande in i det sista. Faktum är att ingen klass var avgjord förrän sista sträckan i finaltävlingen var genomförd!

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)



SM-kalendern 2021

2021-02-26/27, North Rally Boden, Boden
Inställd på grund av covid-19

2021-08-14, Killingen, Kil
98 startande – 65 fullföljde
1) P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK

2021-08-27/28, South Swedish Rally, Älmhult
77 startande – 58 fullföljde
1) P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK

2021-09-10/11, EC Snapphanerally, Hässleholm
64 startande – 49 fullföljde
1) Jonas Åkesson/Martin Holmdahl, Karlskrona AK

2021-09-24/25, Göhlins Skilling 500, Klevshult
70 startande – 48 fullföljde
1) P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK

tade

Höstmörkret sänkte sig och ett stilla höstregn började falla. Precis lagom till start av årets SM-final i rally. Samtidigt vallfärdade åskådare ut på sträckorna då restriktionerna på grund av pandemin äntligen luckrats upp.

Eftersom finaltävlingen var direkt avgörande i samtliga klasser var det fullt påställ som gällde hos förarna och kartläsarna. Något som direkt skördade offer.

Under nattuppehållet efter de fyra blöta mörkersträckorna skedde ingen omseedning, utan på lördagsmorgonen startade alla kvarvarande bilar om i samma ordning som kvällen innan. Nu, belysta av värmande sensommar-sol, hade de en lång dag med elva sträckor framför sig.

Skillingaryds MK har arrangerat sin sommartävling i princip oavbrutet sedan 1971. Men aldrig förr hade den tävlingen haft SM-status. Därför var förväntningarna stora hos arrangören när de bjöd in till "Göhlins Skilling 500" som finaltävling av årets SM-serie.

Tävlingsledaren Mats Bergman och hans stab hade placerat HQ, central serviceplats samt start och mål i Klevshult två mil norr om Värnamo. Sträckorna var småländskt krokiga och bitvis även riktigt snabba. Bara en sträcka kördes en gång, de övriga två gånger.

AVSLUTANDE "Power Stage" gav som vanligt extra poäng åt de snabbaste och var dessutom tävlingens kortaste sträcka med sina blott 4,2 kilometer. Här kom ett historiskt spännande avgörande att ske i Nationella 2WD!

Inför nästa års SM-serie planeras fem deltävlingar, med start på vinterföre i Boden den 7-8 januari. Därefter blir det race i Älmhult, Arvika och Fagersta innan SMK Trollhättan står som värd för finalen första helgen i september.

Men först måste årets fyra arrangörer få beröm för sina fina tävlingar. Inte minst Skillingaryds MK som skapade en riktigt bra finalhelg! ●



I ett vackert sensommarväder avgjordes rally-SM på den småländska landsbygden i trakterna kring Skillingaryd. På bilden forcerar Emil Karlsson/Jessica Larsson, Hällefors MK, den 4,2 kilometer korta tolfte sträckan som ett par timmar senare kördes en gång till, som finaltävlingens "Power Stage".

SM INTERNATIONELLA 4WD

Året dominerades av P-G och Anders

● **FÖRRA SÄSONGEN** gjorde dubbla JVM-mästaren **P-G Andersson** SM-comeback och tog guld i tyngsta klassen. Samarbetet med co-drivern **Anders Fredriksson** och skånska GN Motorsport-teamet fungerade utmärkt vilket gav mersmak för alla inblandade.

I år var samma konstellation tillbaka i syfte att försvara guld.

Men konkurrenterna hade verkligen inte för avsikt att vika ner sig. Deltagarmässigt var toppklassen genomgående starkare under årets säsong än i fjol. Vid premiären i Kil kom 22 bilar till start!

P-G var taggad till tänderna vid premiären i Kil, och inledde med åtta av nio möjliga sträcksegrar. Detta trots att 2017 års WRC2-världsmästare **Pontus Tide- mand**, SMK Eda, var på plats. Fort åkte också klassdebutanterna **Dennis Råd- ström**, KAK, och Karlskrona AK:s **Jonas Åkesson**. Även **Jari Liiten**, Sandvikens MK, visade framfötterna med två tredjeplatser på de inledande sträckorna innan han prickade en sten och tvingades bryta.

Förre årets silvermedaljör, **Mattias Adielsson**, Göteborgs MF, tappade tid i premiärtävlingen när han inte hittade rätt i bilens inställningar och dessutom snurrade.

I SOUTH SWEDISH RALLY två veckor senare inledde Dennis Rådström starkast. P-G tog dock över ledningen redan på andra sträckan och var sedan i topp hela vägen till mål. För Dennis och hans co-driver **Johan Johansson** tog SM-säsongen med nyinköpta VW Polo R5:an abrupt slut efter en krasch på sjätte SSR-sträckan.

Med två sträckor kvar att köra höll Team Nybes **Åkesson/Martin Holmdahl** andra-platsen. Då kom beskedet att de uteslutits ur tävlingen på grund av att de inte stannat vid Rådströms kraschade bil. Teamet accepterade beslutet och därmed blev Adielsson/**Andreas Johansson** klasssvåa.

Så här långt hade P-G Andersson tagit full pott. Två tävlingssegrar och maximal Power Stage-poäng. Bordet var dukat för värmlänningen som förväntades säkra SM-guldet i Snapphanerallyt. Men strax före start tvingades co-drivern Anders Fredriksson till sängläge på grund av magsjuka. Med kort varsel fick rutinerade **John Stigh** uppdraget att lotsa P-G till guld i skogarna runt Hässleholm. Här var

klassen dessutom nästan halverad sedan premiären.

Andersson/Stigh briljerade och vann de tre första sträckorna. Men försprånget till tvåan, Jonas Åkesson, var inte större än en rejäl stoppsladd, knappt åtta sekunder. Andersson fortsatte ladda och det slutade med att han vred in R5-Fiestan för snävt i en bøj på fjärde sträckan. Där fanns en stubbe som gjorde processen kort med bland annat en drivaxel.

– Självklart skulle jag ha backat av lite på tempot och kört på säkerhet. Men det är inte riktigt min grej. Lite synd om John, för det här var helt mitt eget misstag, förklarade P-G.

Åkesson tog över ledningen och kunde senare den dagen köra hem sin karriärs första totalseger i ett SM-rally. En skön revansch efter SSR-missen.

– I början av säsongen var det här en dröm. Att vi skulle vinna en deltävling fanns inte på kartan, sa Åkesson när han och Holmdahl jublat klart.

NU ÅTERSTOD FINALEN i Skillingaryd. En vidöppen historia! P-G toppade tabellen, sex poäng före Adielsson med Åkesson på tredje plats, 19 poäng efter P-G. Även **Sebastian Johansson**, Gotlands MF, hade teoretisk guldchans. Men han var 27 pinnar bakom P-G och skulle han bli mästare hade de tre herrarna framför honom i princip behövt nolla i finalen.

Klassen mönstrade åter ett starkt startfält när det var finaldags. Pontus Tidemand som stått över SSR och Snapphane var tillbaka. Och regerande juniorvärldsmästaren **Tom Kristensson**, lotsad av **David Arhusiander**, gjorde en intressant start med en R5-Fiesta han hyrt i Italien.

Från första sträckan var P-G i ledning med Tidemand på andra plats. Kristensson testade inställningar inför VM i Finland veckan därpå och var trea ända tills han parkerade bilen i ett broräcke med två sträckor kvar att köra. Då hade Åkesson redan brutit från åttonde plats.

Adielsson ärde Kristenssons tredjeplats men måktade inte med att hota toppduon. Därmed kunde P-G säkra segern i tävlingen och även SM-guldet.

För GN Motorsport blev detta tredje raka SM-guldet. 2019 vann de "4WD Övriga" med Simrishamns MK:s **Joachim Grahn/Rickard Nilsson** bakom ratten.



Internationella 4WD TOPP 3 – SM 2021

- 1) P-G Andersson, Arjängs MK, Ford Fiesta, 90 p
- 2) Mattias Adielsson, Göteborgs MF, d.o. 72
- 3) Jonas Åkesson, Karlskrona AK, d.o. 41

SM-FAKTA

- 24 olika förare har startat i klassen under säsongen.
- 18 olika förare har tagit poäng i klassen under säsongen.
- 9 olika förare har startat i samtliga säsongens tävlingar.
- 2 olika förare har vunnit klassen under säsongen.



Pontus Tidemand gjorde två starter och blev tvåa båda gångerna. Morten Erik Abrahamsen navigerade i Kil och i Skillingaryd läste Patrik Barth noterna.



Lotsad av Mikael Kjellgren demonstrerade Jari Liiten att han är blixtnabb även i trimmad 4WD-bil, när allt stämmer.



Jonas Åkesson/Martin Holmdahl imponerade stort i sin första säsong med R5-bil.

Noterat

✓ **Emil Bergkvist/Ola Fløene**, Hofors MS, deltog i premiären med EKS JC-teamets Audi A1. Dock var duon inte med i toppstriden.

✓ Haninge MK:s **Kalle Gustafsson/Magnus Nilsson** visade prov på mogen körning i Kil där de tog fyra poäng. Med mer rutin i den för Kalle nya Fiesta R5:an blir han på allvar ett namn att räkna med.

✓ Skoda-ekipagen **Thomas Thunström/Jörgen Lindahl**, Ludvika MS och **Christoffer Haglund/Nicklas Edvardsson**, SMK Nyköping, tog var sin femte- och tredjeplats under säsongen. Båda hade definitivt tempo att blanda sig i medaljstriden om de inte brutit två tävlingar var.



Direkt efter mål-gång kunde Anders Fredriksson (t.v.) och P-G Andersson (t.h.) fira SM-guldet i snabbaste klassen.



Mattias Adielsson brottades med bilens inställningar. Slutligen blev det nytt SM-silver tillsammans med kartläsaren Andreas Johansson.



Gotlänningen Sebastian Johansson (bilden), JSM-mästare 2014, körde hel säsong med R5-Fiesta dirigerad av Jesper Elfver. Duon blev SM-fyra på samma poäng som bronsmedaljören Jonas Åkesson.

SM NATIONELLA 4WD

Joachim Carlströms första SM-guld

● **GULLABO RC:S** Joachim Carlström var extra lycklig vid målgången i finaltävlingen. Han och co-drivern **Jörgen Norman** hade förvisso gjort sitt sämsta SM-resultat för året. Men desto starkare säsong tidigare gjorde att duon, efter lång och trogen tjänst, äntligen kunde fira sitt första SM-guld.

I första deltävlingen fick de vika ner sig för Dals MK:s **Dan** och **Joakim Johannesson** i en likadan Mitsubishi Mirage. Men två veckor senare blev South Swedish Rally en framgångssaga för Carlström som ledde från start till mål.

I Snapphanerallyt gjorde **Jari Liiten/Mikael Kjellgren** tillfälligt inhop i klassen när deras R5-Skoda var på reparation. De stod i en klass för sig. Men med Carlström som god tvåa.

Inför finalen hade Carlström tabellledning med 23 poängs marginal till Johannesson. De två skulle göra upp om guldet.

Robin Friberg, Ludvika MS, gjorde intressant comeback och dominerade hem Skilling 500 i samarbete med co-drivern **Stefan Gustavsson**. Flera andra åkte fort och Carlström, som samlat gott om poäng i de tidigare tävlingarna, kunde i lugn och ro ta sig i mål på femte plats och ändå säkra SM-guldet.

Sedan tidigare hade Joachim två SM-medaljer, ett silver (2015) och ett brons (2016). Nu kan han även titulera sig svensk mästare.

Jämnheten gav utdelning. Guldmedaljdunon vann faktiskt inte mer än tre sträckor under säsongen. En i Kil och två i South Swedish.

Klassen dominerades totalt av Mitsubishi-bilar av olika specifikationer.

Noterat

✓ 18-faldige svenske mästaren **Mats Jonsson**, Forshaga MC, startade med co-drivern **Jon Magnusson** i de två första deltävlingarna, i en Skoda Octavia WRC. De bröt i Kil, men blev trea i South Swedish.

✓ SMK Nyköpings **Jonna Eson Brådhe/Krister Gull** körde tävlingarna i Kil och Hässleholm. Riktigt bra gick det i Hässleholm där duon placerade sig klasstrea.

Joachim Carlström sken som en sol efter sitt första SM-guld. I år var Jörgen Norman tillbaka vid notblocket i Mitsubishi Miragen.



Nationella 4WD TOPP 3 – SM 2021

- 1) Joachim Carlström, Gullabo RC, Mitsubishi Mirage, 78 p
- 2) Dan Johannesson, Dals MK, d.o, 64
- 3) Peter Johansson, Sätters MK, Mitsubishi Evo, 52

SM-FAKTA

- 23 olika förare har startat i klassen under säsongen.
- 16 olika förare har tagit poäng i klassen under säsongen.
- 4 olika förare har startat i samtliga säsongens tävlingar.
- 4 olika förare har vunnit klassen under säsongen.



Efter ett flerårigt tävlingsuppehåll gjorde Robin Friberg storstilad tävlingscomeback i finaltävlingen där han vann klassen och blev tia totalt.



Tomas Bergman med co-driver Morgan Olsson laddar alltid friskt! SMK Hälsinge-herrarna blev tvåa i SSR och Skillingaryd och slutlig fyra i SM-tabellen.

SM NATIONELLA 2WD

Bröderna Jakobsson (Pontus t.v. och Hampus t.h.) firade efter sin första SM-titel i seniorsammanhang.

Nationella 2WD TOPP 3 – SM 2021

- 1) Hampus Jakobsson, SMK Nyköping, Toyota Corolla, 75 p
- 2) Emil Karlsson, Hällefors MK, Volvo 940, 74
- 3) Victor Karlsson, Vimmerby MS, Toyota Corolla, 73

SM-FAKTA

- 64 olika förare har startat i klassen under säsongen.
- 22 olika förare har tagit poäng i klassen under säsongen.
- 14 olika förare har startat i samtliga säsongens tävlingar.
- 3 olika förare har vunnit klassen under säsongen.

Noterat

✓ Patrik Flodins extrema speed bevisas inte minst av att han låg femma totalt när han bröt Snapphanerallyt på allra sista sträckan.

✓ Fjölårets bronsmedaljör i den trimmade JSM-klassen, Victor Bergsander från Kullings MS, har imponerat stort i år. Femteplatser i Killingen och Snapphanerallyt samt en hedrande andraplats i SSR tog honom till teoretisk guld kandidat inför Skillingaryd. Dock tvingades han och kartläsaren Christoffer Lund bryta finaltävlingen.

✓ Daniel Röjssel/Mikael Johansson, SMK Dala, och Markus Theorin/Henrik Söderkvist, Skillingaryds MK, gjorde var sin SM-comeback i finaltävlingen. Dessvärre bröt de efter tekniska bekymmer respektive avakning.

Säsongens allra sista sträcka avgjorde allt!

● **UTAN ATT HA** några vetenskapliga belägg för detta, så var **Patrik Flodin** troligen den allra största publikfavoriten i årets SM-serie. Den väl meriterade Ilsbo MK-chauffören med skickliga Göran Bergsten i den potenta Volvo 940:ns högerstol mosade motståndet när säsongen började.

Efter två tävlingar hade duon klassvunnit alla sträckor utom en. Bara SMK Gävles **Patrik Dybeck/Håkan Jacobsson** kunde matcha. De tog en sträckvinst i SSR, men avstod de två sista tävlingarna efter att ha brutit både i Kil och SSR. Vid båda dessa tillfällen låg Dybeck tvåa efter Flodin.

I Snapphanerallyt var Flodin på väg mot säker klasseger och SM-guld. Men då rasade motorn på sista sträckan, Hovdala. Med en tävling kvar skapades en helt ny spelplan i klassen.

Helt plötsligt hade fem förare inom 16 poäng teoretisk guldchans!

Flodins team behövde snabbt som ögat få en ny motor byggd till bilen. Det löste sig tack vare en vänligt sinnad motorbyggare och inte minst, tack vare fansen. Inom loppet av några dagar pågick en spontan Swish-insamling. På väg ner till finalen i Skillingaryd bromsades Flodins motor och han stod på startlinjen. Men mycket längre än så kom han inte ...

Ett par kilometer in på första sträckan, som kördes i kvällsmörker, lurpassade en bastant sten precis där Patrik lade idealspåret för sitt vänstra bakhjul. Bilen var körbar, men smällen krökte bland annat bakaxeln för mycket för att någon fortsättning skulle vara tänkbar.

Samtidigt fick konkurrenterna oväntad guldvittring.

Hampus och Pontus Jakobsson tog

kommandot tätt följda av Karlstad MC:s **Jonas Kruse/Maja Bengtsson** som fått upp speeden på allvar. Kruse var till och med uppe och vände i ledning.

Ju längre tävlingen pågick utkristalliserades en tydlig toppkamp mellan bröderna Jakobsson, **Emil Karlsson/Jessica Larsson** och **Victor Karlsson/Jonas Magnér**.

ÅRETS SISTA STRÄCKA, en av säsongens kortaste (4,2 km), skulle avgöra allt. Inför sträckan ledde Hampus före Victor och Emil. Avståndet mellan dem var för stort för att köra ikapp på så kort sträcka. Om ställningen skulle hålla i sig till slutmålet var poängfördelningen följande: Ingen skillnad alls! Alla tre låg på 70 poäng.

Scenariot innebar att den extra poängfördelningen på avslutande "Power Stage" skulle avgöra hela SM-striden!

Troligen var inte förarna medvetna

om detta. För då hade de väl blivit kvar i skogen alla tre.

Först kom Emil i mål, sträcksnabbast. Sedan kom Victor, en sekund sämre än Emil. I det här läget var Emil mästare.

Men så dundrade Hampus över mål linjen, fyra tiondelar av en sekund snabbare än Emil.

Därmed stod det klart att Hampus blev mästare före Emil med Victor på bronsplats.

Victor såg rejält besviken ut. Men med facit i hand kunde han i alla fall glädja sig åt sin karriärs första SM-medalj.

Emil hade fyra JSM-silver och ett SM-brons sedan tidigare. Hampus hade såväl guld som silver och brons i JSM samt brons och silver i SM på meritlistan.

Patrik Flodin blev alltså utan SM-medalj i år. Men till fansens stora glädje har han redan lovat att ta nya tag nästa säsong.



Efter alldeles för mycket strul de senaste säsongerna fick Nässjö MK:s Johan Axelsson till en väl-förtjänt fin avslutning av SM 2021. Fyra i Snapphane och femma samt en sträckseger i Skilling 500. Nu har han och co-drivern Stefan Ottosson fått kvitto på sitt höga tempo i den BMW M3 som Patrik Flodin körde till SM-guld 2018.



I Snapphanerallyt tog flitigt tävlande Emil Karlsson/Jessica Larsson sin första delseger i SM-sammanhang på seniornivå. Framgången följdes av tredjeplats i Skillingaryd och ett slutligt SM-silver.



Victor Karlsson/Jonas Magnér åkte brutalt fort och blev klasst två i alla tävlingar utom SSR där de fick nöja sig med femte plats. I Skillingaryd fick de, och alla vi andra, en påminnelse om vilka små marginaler det är i rallysporten. Efter en hel säsong var en och en halv sekund det som avgjorde mellan guld- och bronsmedalj.



På bilden attackerar Patrik Flodin/Göran Bergsten genom SM-finalens andra sväng. En liten bit längre in på sträckan var det färdigkört.

Jakobsson är namnet som gäller i JSM

● **PRECIS SOM** i fjol var det trendigt att heta **Jakobsson** och köra Toyota Corolla om man ville vara med och fightas om JSM-guld i trimmade klassen.

Och liksom förra året blev det SMK Nyköping-**Hampus** som vann guld före Kolsva MS-**Martin**.

Hampus, med brodern **Pontus** i högerstolen, klassvann alla fyra deltävlingar och maxade "Power Stage" i samtliga löp. Detta medan Martin inledde med två tredjeplatser och avslutade med två andraplatser. I Martins bil navigerade Henrik Lundh.

Jacob Johannesson tog sin karriärs första SM-medalj när han säkrade bronsset. Inför finalen hade han och co-drivern **Danny Holgersson** silver inom räckhåll, men tvingades bryta med motorproblem. För tre år sedan, säsongen 2018, vann Jacob juniorklassen i VOC Mekonomens tre cuper, Sverigeserien, Vinterserien och Sommarserien.

Tyvärr har bara fyra förare startat i samtliga deltävlingar av JSM Nationella 2WD. Störst deltagarantal var det i Kil (10 st).

Nationella 2WD

TOPP 3 – JSM 2021

- 1) **Hampus Jakobsson**, SMK Nyköping, Toyota Corolla, 97 p
- 2) **Martin Jakobsson**, Kolsva MS, d:o, 67
- 3) **Jacob Johannesson**, Gullabo RC, Volvo 940, 48



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Inför finalen hade Martin Jakobsson (bilden) en liten, men teoretisk chans på JSM-guld. Men eftersom hans namn och märkeskollega, Hampus, fantomkörde fick Martin nöja sig med silver.



Jacob Johannesson inledde den intensiva SM-säsongen starkt med andraplats i Kil. Därefter fick han inte besöka pallen efter fler tävlingar. Trots det en slutlig bronsmedalj i JSM.



GRATTIS TILL RESULTATEN I SM!

Än en gång kör topp-3 i SM i 2WD med transmissioner från Tractive. Ett stort grattis till Er och lyckoönskningar i kommande tävlingar och säsonger!



Emil Karlsson & Jessica Larsson
SM-silver

Hampus & Pontus Jakobsson
SM-guld

Victor Karlsson & Jonas Magnér
SM-brons

SM + JSM INTERNATIONELLA 2WD



Far och son Carlberg, Torbjörn och Calle, genomförde sin första kompletta SM-säsong på bästa tänkbara sätt när de klarade pressen och tog både SM- och JSM-guld.



Dramatisk fight ända in på målnöret

● **PRECIS SOM** förra året slutade SM och JSM i Internationella 2WD-klassen med en identisk toptabell. Det borde bevisa att klassen främst lockar ungdomar med karriärambitioner.

Jämfört med SM-säsongen 2019 har "R2-klassen", eller "Internationella 2WD" halverats vad gäller antal deltagare.

Å andra sidan var det inte fler än åtta förare i klassen som körde hela säsongen 2019. I år har sju av de sammanlagt 15 startande ställt upp i samtliga deltävlingar. Engagemanget i toppen är det därför inget fel på.

Säsongen startade med en mycket guld-sugen **Victor Hansen** i högsta tempo. SMK Hörby-föraren och hans co-driver **Victor Johansson** skred till verket med två sträcksegrar och behöll ledningen halva tävlingen. Då dök Nässjö MK:s **Calle Carlberg** med pappa **Torbjörn** i högerstolen upp, tog över ledningen och vann klassen i Killingen, hans första SM-delseger i karriären. Marginalen ner till Hansen var 12,8 sekunder.

TOPPFÖRARE som **Adam Westlund**, Gestrike RT, och **Albin Nordh**, Ydre MK, hade tvingats bryta och Kullings MS-duon

Isac Nordström/Karl-Johan Borhammar hade sakta men säkert klättrat i listan och blev trea. Nordströms allt högre tempo bevisades av att han tog sträcksegern på avslutande "Power Stage".

Två veckor senare packades SM-cirkusen upp i Älmhult för att köra South Swedish Rally.

Tolv bilar kom till start och bjöd på säsongens mest omväxlande fight om segern. **Albin Nordh/Christoffer Bäck** öppnade starkast. MK Team Westoms **Linus Harling/Johan Grönvall** slog till med andra tid på inledande Millebygden

Arena som var mycket utmanande efter intensivt regnande. Dock tappade Harling tid på andra sträckan och försvann senare ur tävlingen.

Efter andra sträckan var Hansen i delad ledning med Nordström och efter tre sträckor var Nordh tillbaka i täten.

Då vaknade Carlberg till liv, vann fjärde sträckan och höll tätposition fram till SS 7 där Nordh återtog stafettpinnen. Det accepterade inte Carlberg som åter ledde när en sträcka återstod. Och då slog Hansen till med en kanonkörning vilket gav seger såväl i tävlingen som på

I jakten på erfarenhet har den ambitiöse skåningen **Victor Hansen** och hans co-driver **Victor Johansson** kört såväl SM-serien som en handfull utlandstävlingar i år.



30-årige **Emrik Smedberg** var äldst av de som startade i klassen i år och den ende som inte räknade poäng i junior-SM. Men attacken som han och kartläsaren **Carl Eriksson** levererade var det verkligen inget fel på. Emrik har fått en nytändning sedan han bytte Honda Civic mot Ford Fiesta R2T.

"Power Stage". Segermarginalen var bara 1,4 sekunder.

Plötsligt var halva säsongen avklarad och Hansen toppade SM-tabellen med två poäng till godo på Carlberg. Nu stod det klart att guldfighten skulle komma att handla om dessa unga herrar.

Inför Snapphanerallyt i Hässleholm måste Carlberg ha ätit rejält med gröt. Han vann tävlingens två inledande asfaltsträckor på Garnisonsområdet och efter det ökade han sin ledning tävlingen igenom. Vid målgång var han 38,2 sekunder före tävlingens klasstvåa, **Nordh**. Dessutom körde Calle till sig full poäng på avslutande "Hovdala" som var tävlingens "Power Stage".

ÄNNU MER IMPONERANDE är att han blev sju totalt och bästa tvåhjulsdrevena bil! Carlberg hade slutligen nästan 20 sekunders marginal till Emil Karlsson som vann den trimmade tvåhjulsdrevena klassen.

Eftersom Hansen blev trea i tävlingen låg han nu elva poäng efter Carlberg i tabellen. Övriga förare var tillräckligt distanserade poängmässigt och det stod klart att Calle eller Victor skulle ta guld i Skillingaryd.

Internationella 2WD TOPP 3 – SM och JSM 2021

- 1) Calle Carlberg, Nässjö MK, Ford Fiesta, 101 p
- 2) Victor Hansen, SMK Hörby, d.o, 98
- 3) Isac Nordström, Kullings MS, Peugeot 208, 57

SM-FAKTA

- 15 olika förare har startat i klassen under säsongen.
- 12 olika förare har tagit poäng i klassen under säsongen.
- 7 olika förare har startat i samtliga säsongens tävlingar.
- 2 olika förare har vunnit klassen under säsongen.

Inför finalen gjorde Team Nybe en minutiös genomgång av Hansens Ford Fiesta Rally4. Samtidigt fick Carlberg stöttning av regerande juniorvärldsmästaren **Tom Kristensson** som via italienska JME fixade fram en Fiesta Rally4 och ställde sig själv till förfogande med tips och goda råd.

Dock strulade bilen för Carlberg i finaltävlingens inledning och en frustrerad 21-åring tyckte guldchansen flög iväg samtidigt som Albin Nordh ledde tävlingen före Hansen.

Calle bet ihop och tappade inte mer tid än att han kunde börja jobba sig upp i listan under den långa lördagsetappen.

När säsongens sista sträcka återstod, ledde Hansen tävlingen med ointagligt försprång över Carlberg. I SM-tabellen skilde fyra poäng till Calles fördel. "Power Stage" skulle avgöra.

Här satsade Hansen allt på ett kort och vann sträckan. Men eftersom Carlberg blev tvåa säkrade Calle både SM- och JSM-titlarna.

Så, visst kan tyckas att det var oväntat få startande i klassen. Men förarna som körde höll ett oerhört högt tempo och bjöd verkligen på show, både på sträckorna och i resultatlistorna.

Tappat oljetryck i Kil och avakning i Skillingaryd. Däremellan presterade Albin Nordh/Christoffer Bäck mycket bra tider och hann med tolv sträcksegrar under den intensiva SM-säsongen.



Lite i skuggan av guldfighten har Isac Nordström/Karl-Johan Borhammar gjort en mycket stabil insats i årets SM. Isac har tidigare framgångar i crosskart och Volvo Original. I år tog han sina första SM-medaljer i rally.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Många SM-framgångar har fostrats i Bilsport RallyCup

● **POPULÄRA BUDGETSERIEN**
Bilsport RallyCup har arrangerats sedan 2001. Här deltar många som kör "på hushållskassan" för att det är kul. Och här startar många ungdomar sina karriärer.

Att cupen varit, och är, en lysande språngbräda visar årets SM-tabeller där flera framgångsrika förare lagt grunden till sina succéer i just BRC.

INTERNATIONELLA 4WD:

3:a: Jonas Åkesson, Karlskrona AK. (BRC-guld Grupp E 2001 och BRC-brons B-Grupp H 2003.)

8:a: Mattis Olsson, Älmhults MK. (A-Grupp H-guld i BRC 2001, 2003 och 2004. A-Grupp H-brons 2005 och 2006)

15:e: Robin Adolfsson, Wäxjö MS. (BRC-silver i ungdomsklassen 2008 och guld i B-Grupp H 2012.)

INTERNATIONELLA 2WD:

2:a SM och JSM: Victor Hansen, SMK Hörby. (BRC-guld Ungdomsrally 2016 och BRC-silver Ungdomsrally 2017). Victor Hansens nuvarande co-driver, **Victor Johansson**, Ryds MK, körde som förare hem BRC-guld i C-förare VOC 2015 och silver i samma klass 2016.

5:a JSM och 6:a SM: Lukas Hägg, Trelleborgs MK, tog Ungdoms-brons i BRC 2017.

7:a JSM och 8:a SM: Elias Lörd,

Hässleholms MK, körde hem C-förare Grupp E-guld i BRC 2018.

Dessutom har SM/JSM-vinnaren **Calle Carlberg**, Nässjö MK, och SM/JSM-fyran **Albin Nordh**, Ydre MK, tävlat frekvent i ungdomsklassen i Bilsport RallyCup för bara en handfull år sedan.

NATIONELLA 2WD:

3:a: Victor Karlsson, Vimmerby MS. (BRC-guld i Ungdomsrally tre år i rad, 2009, 2010 och 2011).

7:a: Johan Axelsson, Nässjö MK. (Ungdoms-guld i BRC 2003, brons i Ungdom och C-Grupp H 2004, A-2WD-guld i BRC 2012, 2014 och 2015).

Johans nuvarande co-driver, **Stefan Ottosson**, Vetlanda RRC, körde som förare hem BRC-brons i Ungdomsrally 2003.

9:a: Hans Johansson, Olofströms MK. (BRC-guld i C-Grupp H 2003 och BRC-silver i B-Grupp H 2004).

4:a JSM: Oscar Arvidsson, Gullabo RC. (BRC-guld i C-Grupp E 2017 och BRC-guld i A/B-Grupp E 2018.)

STANDARD:

1:a SM och JSM: Isak Arvidsson, Gullabo RC. (BRC-guld i Ungdomsrally 2019).

4:a JSM och 11:a SM: Karljohan Ingesson, SMK Hörby. (BRC-brons i Ungdomsrally 2018 och 2019.)



Albin Nordh (t.v.) och Victor Hansen (t.h.) tillhör alla SM-stjärnor som har lagt grund för sina framgångar med insatser i Bilsport RallyCup.

SM + JSM STANDARD

Arvidssons show från start till mål

● **INGEN ANNAN FÖRARE** vann så många SM-sträckor i år som 19-årige C-föraren **Isak Arvidsson**. Gullabo RC-chauffören och hans kartläsare **Victor Svensson** toppade klassen på 32 sträckor!

Bara **Johan Holm/Christer Holm**, SMK Trollhättan, kunde egentligen mäta sig med Arvidsson. Johan vann sex sträckor under säsongen och tog även en övertygande klassseger i South Swedish Rally. Där sinkades Isak av krokig bakaxel, som förvisso bjöd in till publikfrände sladdar, men inte direkt vinnartempo.

FINALEN I SKILLINGARYD vann Isak/Victor med fem och en halv minuts marginal (!) och de blev dessutom 28:a totalt med sin standardmässiga Volvo 940. Den insatsen hade räckt till nionde plats i trimmade 2WD-klassen!

Förutom ädlaste SM-medalj kunde Isak även glädja sig åt JSM-guld.

Standard infördes som SM-klass till årets säsong. Dock har inte antalet deltagare blivit särskilt stort. Nio ekipage startade i finalen, men bara fyra deltog i South Swedish Rally. Totalt har sju C-, fyra B- och två A-förare gjort minst en start i årets SM/JSM för standardbilar.

Sett till bilmodeller är Volvo 940 klart vanligast i den här klassen. Förutom nio sådana har två VW Golf, en BMW E46 och en Volvo S70 deltagit.



Isak Arvidsson, Gullabo RC, och hans kartläsare Victor Svensson har varit näst intill oslagbara i nya SM-klassen Standard. Tre tävlingssegrar och tre maxpoäng på "Power Stage" gav till slut SM-guld med 40 poängs marginal.

FOTO: MIKAEL JOHANSSON



Möjligen försvann lite av Johan Holms gnista när han bröt Killingen. Därefter blev det seger i SSR, en andraplats i Snapphane och slutligen JSM-silver och SM-brons. Noterna i SMK Trollhättan-Volvon läste Christer Holm.

Standard

TOPP 3 – SM 2021

- 1) Isak Arvidsson, Gullabo RC, Volvo 940, 100 p
- 2) Patrik Tallåker, Skillingaryds MK, d:o, 60
- 3) Johan Holm, SMK Trollhättan, d:o, 45

TOPP 3 – JSM 2021

- 1) Isak Arvidsson, Gullabo RC, Volvo 940, 55 p
- 2) Johan Holm, SMK Trollhättan, d:o, 35
- 3) Rasmus Bengtsson, Älmhults MK, d:o, 21

SM-FAKTA

- 13 olika förare har startat i klassen under säsongen.
- 12 olika förare har tagit poäng i klassen under säsongen.
- 3 olika förare har startat i samtliga säsongens tävlingar.
- 2 olika förare har vunnit klassen under säsongen.



Race Fuels

GN MOTORSPORT SWE

SM Guld 2021 för Gulf MSR

Gör som PG Andersson, kör med GULF i tanken!





0709-92 85 97 • Staffan@gnmsweden.se

J-tech

Med erfarenhet från fabriksteam som rally ingenjör i R5 och transmissions renoveringar i WRC

- Chassis setup
- Rally tester
- Inställning av diffar och stötdämpare
- Renovering av växellådor och stötdämpare



0290-222 33

joakim@j-tech.se

www.j-tech.se



Importör av
3MO Transmissioner

RALLY-SM 2021 I SIFFROR

Antal sträcksegrar

			Killingen	SSR	Snapphane	Skilling 500	TOTALT
INTERNATIONELLA 4WD							
P-G Andersson	Årjängs MK	Ford Fiesta R5	8	7	3	11	29
Pontus Tidemand	SMK Eda	Skoda Fabia R5				4	4
Mattias Adielsson	Göteborgs MF	Ford Fiesta R5			2		2
Dennis Rådström	KAK Motorsport	VW Polo R5		1			1
Jonas Åkesson	Karlskrona AK	Ford Fiesta R5			1		1
Per Göthberg	Eskilstuna MK	Skoda Fabia R5	1				1
Sebastian Johansson	Gotlands MF BK	Ford Fiesta R5			1		1
Thomas Thunström	Ludvika MS	Skoda Fabia R5			1		1
NATIONELLA 4WD							
Dan Johannesson	Dals MK	Mitsubishi Mirage	3	1	2	3	9
Robin Friberg	Ludvika MS	Mitsubishi Evo IX				9	9
Jari Liiten	Sandvikens MK	Mitsubishi Evo IX			5		5
Mats Jonsson	Forshaga MC	Skoda Fabia WRC	5				5
Tomas Bergman	SMK Hälsinge	Mitsubishi Evo VIII		1		3	4
David Dannevall	Värmdö BK	Mitsubishi Evo		3			3
Joachim Carlström	Gullabo RC	Mitsubishi Mirage	1	2			3
Jari Saarinen	MSK Kvarnvingarna	Mitsubishi Evo X		1			1
Peter Johansson	Säters MK	Mitsubishi Evo V				1	1
William Binbach	Kolsva MS	Mitsubishi Evo VII			1		1
* Johannesson och Johansson delade sträckseger på SS 8 i Skilling 500.							
INTERNATIONELLA 2WD							
Calle Carlberg	Nässjö MK	Ford Fiesta R2	4	2	6	2	14
Victor Hansen	SMK Hörby	Ford Fiesta Rally4	3	2	1	7	13
Albin Nordh	Ydre MK	Ford Fiesta Rally4		4	1	7	12
Adam Westlund	Gestrike RT	Ford Fiesta Rally4	1				1
Isac Nordström	Kullings MS	Peugeot 208 R2	1				1
* Carlberg och Nordh delade sträckseger på SS 11 i Skilling 500							
NATIONELLA 2WD							
Patrik Flodin	Ilsbo MK	Volvo 940	9	7	6		22
Hampus Jakobsson	SMK Nyköping	Toyota Corolla			1	5	6
Emil Karlsson	Hällefors MK	Volvo 940			1	3	4
Victor Karlsson	Vimmerby MS	Toyota Corolla				3	3
Jonas Kruse	Karlstad MC	Toyota Corolla				2	2
Henrik Lennartsson	Skillingaryds MK	Volvo 940				1	1
Johan Axelsson	Nässjö MK	BMW M3				1	1
Patrik Dybeck	SMK Gävle	Toyota Corolla		1			1
STANDARD							
Isak Arvidsson	Gullabo RC	Volvo 940	8	6	6	12	32
Johan Holm	SMK Trollhättan	Volvo 940	1	2	1	2	6
* För Standardklassen ströks en sträcka i Snapphane och en sträcka i Skilling 500.							

Teamråd ska förbättra rally-SM

● **SM-SERIEN** i rally kan som allt annat förbättras. Därför har ett teamråd skapats, med syfte att hitta möjligheter, bolla idéer och mata in ny positiv energi i mästerskapet. Viktiga punkter kommer även beröra de separata serierna, grus- och asfalt-SM. Rådet, som presenterades i slutet av september 2021, består av nyckelpersoner ur sex olika team och de har kontaktpersoner i SM:s styrgrupp och SBF:s rallyutskott.

SRM är SM-seriens promotor

● **NYSTARTADE** aktiebolaget Svenska RallyMästerskapen AB (SRM) skrev avtal med Svenska Bilsportförbundet om att promota rally-SM säsongerna 2021-2023.

Redan inför årets säsong presenterade SRM de nya mästerskapen "grus-SM" och "asfalt-SM", vid sidan av "traditionella SM".

Personerna bakom SRM är Anders Martinsson, Kjell-Åke Jönsson, Patrik Persson, Sara Mejving och Joakim Berg.

Teammästerskapet 2021

- 1) Team Yokohama, 74 p
- 2) Team Nybe AB, 72
- 3) Drive VXO, 70

RALLY-SM 2022

TRADITIONELLA SM

2022-01-07/08, Boden
2022-05-26/28, Älmhult
2022-06-10/11, Arvika
2022-08-12/13, Fagersta
2022-09-02/03, Trollhättan

GRUS-SM

2022-07-30, Skillingaryd
2022-08-06, Hagfors
2022-08-27, Åtvidaberg
2022-09-10, Vallentuna
2022-09-24, Karlskrona
2022-09-08, Västerås

ASFALT-SM

2022-04-09, Skänninge
2022-04-23, Hedemora
2022-04-30/05-01, Hässleholm
2022-05-14, Uddevalla
2022-06-04, Sjöfjärde
2022-07-23/24, Kristianstad



ÖHLINS NORTHERN EUROPE

Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gätbilar, rally, racing, rallycross, drifting eller cross- och extremecart.

OHLINS.SE OHLINSRACING

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Dagvindsgatan 10, 652 21 Karlstad • Tel 054 68 88 80



Elektrisk debutsäsong

Den första säsongen för elektriska touring car-mästerskapet PURE ETCR har bjudit på nya intryck och ett helt nytt koncept – men efter den sista urladdningen var det ändå en erfaren svensk räv som drog det längsta strået.

Vi känner Mattias Ekström på pulsen efter en historisk titel.

AV MATTIAS PERSSON (TEXT), PURE ETCR (FOTO)

Han har två titlar i DTM, en i STCC, är världsmästare i rallycross och har vunnit Race of Champions tre gånger. Nu, efter en dramatisk final i franska Pau-Arnos den 17 oktober, kan Mattias Ekström lägga ytterligare en tung motorskalp på meritlistan som den förste mästaren någonsin i PURE ETCR.

– Jag stortrivs här, säger Ekström när vi når honom dagen efter triumfen. Det är ett helt nytt

upplägg, lite likt rallycross. Vi kör ett antal olika heat där det alltid står poäng på spel. Man kan inte bara åka runt och taktikköra, utan det är full attack hela tiden. Man måste vakna på rätt sida varje dag!

EKSTRÖMS SENASTE titel markerar en historisk framgång – även om PURE ETCR faktiskt inte är världens första elektriska mästerskap för standardbilar. Först ut var i själva verket Jaguar I-Pace eTrophy, en enhetsserie som

lanserades redan 2018 och sedan agerade supportklass åt Formel E under ett par säsonger.

PURE ETCR är dock det första elektriska touring car-mästerskapet som involverar multipla biltillverkare, alltså där olika fabrikanter slåss mot varandra. Det är, till skillnad från Jaguar-förlagan, inte en enhetskategori.

Tre tillverkare har varit involverade under premiärsäsongen av PURE ETCR: Hyundai, Alfa Romeo och Cupra, som Mattias Ekström representerar. Bara sex bilar har byggts (två per fabrikant). Varje bil har delats mellan två förare och totalt har därmed tolv deltagare kunnat ställa upp varje helg. Eftersom tävlingarna avgörs i heat har maximalt sex bilar stått på startlinjen samtidigt.

Förarnivån har varit hög med välkända touring car-namn som Augusto Farfus, Jean-Karl Vernay, Mikel Azcona och Jordi Gené.

– Det som varit över förväntan är framför allt utmaningen i att köra själva bilarna, berättar Mattias Ekström. Det har varit mycket svårare än jag trodde. Att köra bilen så fort det går i alla olika effektlägen, från 300 kW i racen till 500 kW i kvalet, har varit en rejäl utmaning.

BILARNA LEVERERAR vid maximalt effekttagg 530 kW, motsvarande hela 720 hk, och är skodda med allvädersdäck från Goodyear. Resultatet blir en svärbemästrad ekvation där all direktverkande, elektrisk kraft ska ner i asfalten genom gummi som snabbt överhettar och saknar många av de egenskaper som ett traditionellt racedäck har.

– Vi kör egentligen på rena gatdäck och att ta hand om dem är en jätteviktig del, trots att racen är så korta, förklarar Mattias Ekström. Det, ihop med bakhjulsdrift och



Tight final. Mattias Ekström (till vänster) behövde bara sluta femma i säsongens sista heat i franska Pau-Arnos för att säkra titeln, men spänningen blev ändå onödigt stor efter den här kontakten med österrikaren Philipp Eng i startögonblicket.



Förarmästerskapet 2021

SLUTSTÄLLNING

- 1) Mattias Ekström (SWE), Cupra X Zengo Motorsport, 320 p
- 2) Jean-Karl Vernay (FRA), Hyundai Motorsport N, 316
- 3) Mikel Azcona (ESP), Cupra X Zengo Motorsport, 300
- 4) Jordi Gené (ESP), Cupra X Zengo Motorsport, 260
- 5) Rodrigo Baptista (BRA), Romeo Ferraris – M1RA, 248

Märkesmästerskapet 2021

SLUTSTÄLLNING

- 1) Cupra X Zengo Motorsport, 646 p
- 2) Romeo Ferraris – M1RA, 579
- 3) Hyundai Motorsport N, 578

Kalendern 2021

18-20 juni, Vallelunga, (ITA)

- 1) Mikel Azcona (ESP), Cupra

8-11 juli, MotorLand Aragón, (ESP)

- 1) Mattias Ekström (SWE), Cupra

6-8 aug, Köpenhamn, (DNK)

- 1) Philipp Eng (AUT, Giulia)

20-22 aug, Hungaroring, (HUN)

- 1) Mikel Azcona (ESP), Cupra

15-17 okt, Pau-Arnos, (FRA)

- 1) Jean-Karl Vernay (FRA), Hyundai

Cupra-teamet, med Mattias Ekström i spetsen, firar loss efter den historiska första PURE ETCR-titeln. Den spanska tillverkaren, som ägs av Seat, har varit en av de drivande krafterna bakom mästerskapet från dag ett.

Xavier Gavory, mästerskapsdirektör:

– 2021 har varit ett stort läroår. Vi började demonstrera plattformen 2020, men det här har varit vår första tävlingssäsong. Vi har fokuserat på att utveckla tävlingskonceptet och säkerställa tillförlitligheten i bilarna.

– Vi vill vara tydliga med att vi skapar sport som underhåller, snarare än underhållning som råkar vara sport. Vi jobbar vidare med tävlingarna för att öka tydligheten i formatet. Nästa år blir vi en officiell FIA-världscup, den första för elektrisk touring car-racing.

– Det finns bara sex PURE ETCR-bilar i världen just nu och det i sig har varit en utmaning. I Köpenhamn var vi för första gången någonsin på en stadsbana, och dessutom i regn. Vi har behövt vara ganska försiktiga, men förhoppningsvis kommer fler biltillverkare in framöver. Det kommer inte att stå tre nya på kö redan till nästa år, men kanske en, och vi för samtal med alla WTCR-team (däribland svenska Cyan Racing) inför framtiden.

med svenskt i topp

mycket effekt, har gjort det väldigt annorlunda. Det är ingenting jag har kört förut som liknar det här.

Miljöaspekten är naturligtvis tongivande i PURE ETCR. Bilarna laddas mellan heaten i en gemensam laddstation som drivs av vätgasgeneratorer. Arrangörerna är dock noggranna med att poängtera att det är prestanda, snarare än politik, som står i främsta rummet och de korta heaten på två-tre varv är skapade för explosiv fullfartsracing utan några energisparande element.

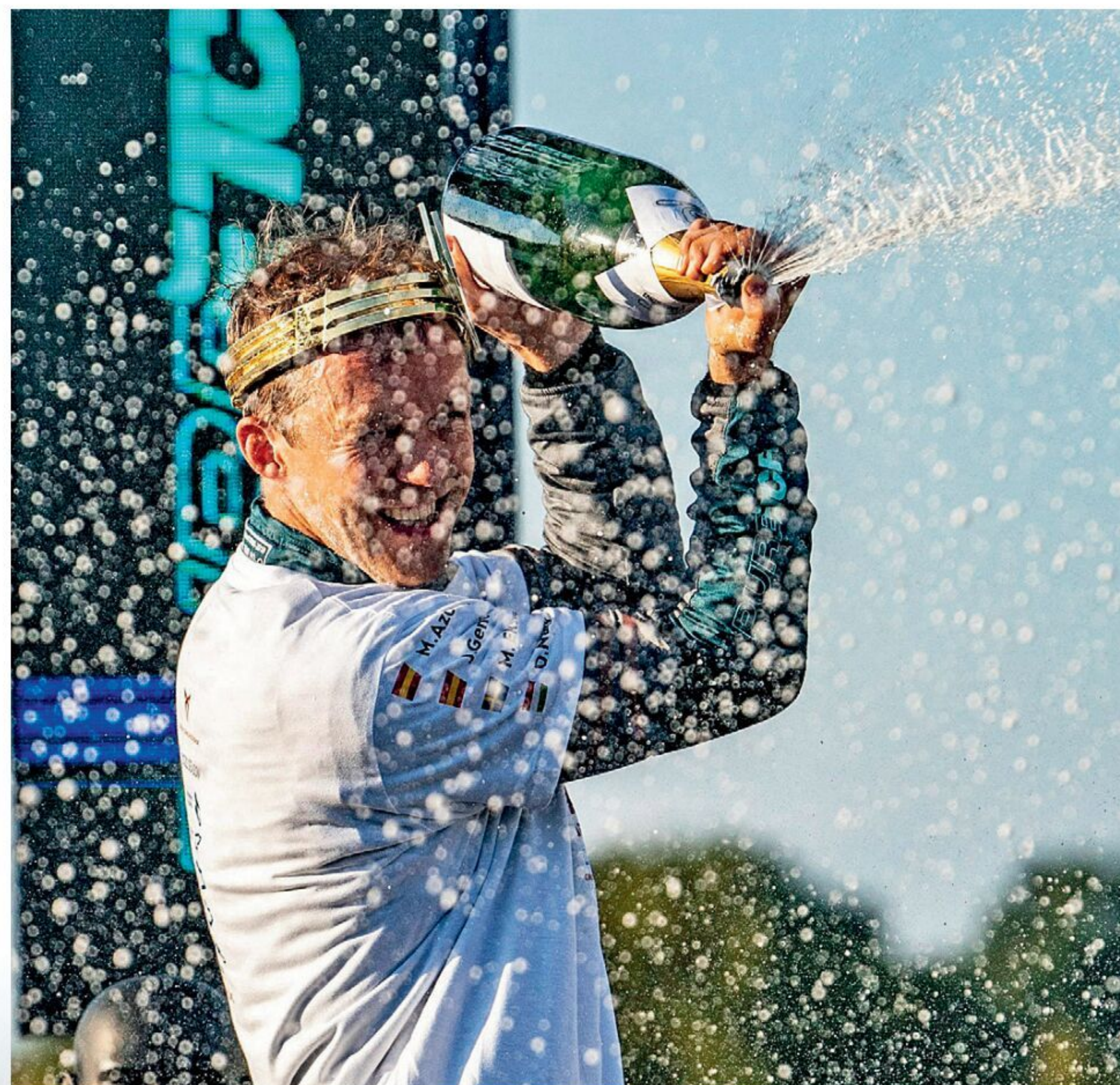
EFTER NÅGRA uppvisnings-event förra året har 2021 markerat mästerskapets första riktiga säsong, med fem deltävlingar i Italien (Valllunga), Spanien (MotorLand Aragón), Köpenhamn, Ungern (Hungaroring) och Frankrike (Pau). Mattias Ekström vann tävlingen i Spanien och säkrade alltså titeln i finalen, trots

en påkörning från österrikaren Philipp Eng i det sista heatet.

Nästa år blir PURE ETCR en officiell FIA-världscup – FIA eTouring Car World Cup – men huruvida Ekström återvänder för att försvara sin titel är oklart när fokus nu skiftar mot nästa mål: Dakarrallyt med Audi.

– Det finns en chans att jag kommer tillbaka nästa år, men den är inte stor. Jag har mina uppdrag framöver med Audi och Dakar som tar mycket tid. Jag har kört ganska hårt ett år nu. Det har varit PURE ETCR, Extreme E (en offroadserie för elektriska suvar), Dakar, EKS (egna teamet), och lite rally på det. Mina vänner brukar säga att jag är den ende de känner som inte gått med i någon pandemi! Det har faktiskt varit precis som vanligt för mig.

Precis som vanligt, var det ja – och först över mållinjen ännu en gång. ●



Kung av el – också. PURE ETCR-kronan är den senaste i raden av framgångar för Mattias Ekström, som sedan tidigare har dubbla DTM-titlar, VM-guld i rallycross, en STCC-titel och tre segrar i Race of Champions på sitt välfyllda cv.

”Det är ingenting jag har kört förut som liknar det här.”



Joakim Zetterst

Under mer än tjugo år som mekaniker, transmissionstekniker och raceingenjör i rally-VM och rallycross-VM, i WTCC och STCC, har Joakim Zetterström arbetat i professionell bilsportmiljö jorden runt.

Nu har han lämnat utlandsengagemangen – det senaste hos Hyundais rallyteam i Tyskland – och satsar fullt ut på egna firman J-tech. Jocke har flyttat in i ny verkstad i Sandviken och i år drivit en Audi R8 LMS GT4 som 21-årige norrmannen Magnus Gustavsen kört i par med olika förare i GT4 Scandinavia.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Företagsfakta

J-TECH AB

Ort: Sandviken.

Typ av företag: Enmansföretag med ambition att växa.

Verksamhet: Driver raceteam, raceingenjör, växellåds-/transmissionstjänster, renovering och optimering av stötdämpare, import och försäljning av fransktillverkade 3MO Performance växellådor (rally och racing). Jocke renoverar och justerar även mountainbike-stötdämpare och håller kurser om väghållning och setup.

Bilfakta

AUDI R8 LMS GT4

Årsmodell: 2018, uppdaterad till 2020.

Tävlingsklass: GT4 Scandinavia.

Motor: 5,2-liters 90-graders V10 med 4-ventilsteknik och insprutning, längsmonterad framför bakaxeln.

Effekt: Strypt från 580 hk till 495 hk.

Vridmoment: Över 550 Nm.

Transmission: 7-växlad DSG-låda med paddlar på ratten, mekanisk diffbroms, bakhjulsdrift. ABS/Traction Control justerbart.

Hjulupphängning: Runt om dubbla A-armar, 2-vägs justerbara Öhlins-dämpare.

Fälgar: 11x18 tum fram, 12x18 tum bak.

Däck: 305/645 R18 fram, 325/680 R18 bak.

Bromsar: Tvåkreter, ventilerade skivor 380x34 mm fram/355x32 mm bak.

Minvikt: 1.485 kg (utan förare).

Bränsletank: 110 liters säkerhetstank.

Skyddsbur: Audi.

Bilen byggd av: Audi.

Pris: 198.000 euro + moms (cirka 2,3 miljoner kronor).

röm satsar nytt



När Rally&Racing besöker Jocke Zetterström och J-tech i ett nybyggt industriområde i utkanten av Sandviken, pågår inredningsarbetet i verkstaden fortfarande.

– Ja, jag varvar J-tech-jobb med snickrande. Men jag är ju van vid långa dagar, påpekar Jocke.

GT4-Audin tar upp en del av golvytan, där den står upplagd för genomgång efter senaste racet. Men hallen har plats för en eller två bilar till.

– Målet nästa år är att driva två bilar, plus att ha plats för till exempel en rallybil som någon kund lämnat in för setup-, transmissions- eller stötdämparjobb, berättar Jocke.

Som nybyggd är lokalen vit och ren.

– Och ska så förbli. "Clean shop" är en självklarhet – rent och snyggt som jag är van vid från de professionella team jag arbetat hos. Så vill jag ha det för att trivas och jag vet att kunderna uppskattar det.

Förutom den luftiga huvudhallen, rymmer lokalen en avdelning för transmissions- och stötdämpararbeten, en kontorsdel, kök, omklädningsrum och förrådsutrymmen.

JOCKE HADE PLANERAT för egen verkstad ett par år innan tillfället dök upp att hyra den här lokalen i en byggnad som uppfördes i det nya industriområdet. Han hade då under några år huserat med sin firma i föräldrarnas garage i Storvik.

– Dessförinnan arbetade jag för Hyundai's rallyteam i Alzenau nära Frankfurt. Men efter några år i Tyskland kände jag att jag ville hem till Sverige. Tidigare arbetade jag i Englandsbaserade team och då är språket inget hinder på fritiden. Men jag talar ingen tyska och det sociala livet i Alzenau blev begränsat.

Jobbet hos Hyundai – där engelska är arbetsspråket – var däremot både roligt och utvecklande för Jocke som arbetade med de R5-bilar man sålde till privatteam. Mekjobb i VM-teamet hade han dessförinnan erbjudits, men känt sig färdig med sedan tidigare och tackat nej till.

– Jag var ju ute i rallycirkusen i många år och på den tiden då man inte höll till på samma serviceplats hela tävlingen och det inte var så mycket väntetid.

– Därför var projektet med kundbilar mer lockande. Där var jag med på utvecklingstesterna som gjordes innan



En växellåda till en TCR-bil isärplockad med alla komponenter tvättade, detaljgranskade och snyggt upplagda – klara för återmontering. "När jag plockat ihop en låda provar jag att växlarna går i som de ska, innan jag hänger tillbaka lådan i bilen, eller levererar den till kunden", säger Jocke.

R5-bilen släpptes, gjorde manualen till bilen och arbetade sedan löpande med tekniska bulletiner och support. Jag hjälpte kunder med setup och assisterade som raceingenjör under tävling när kunder så önskade.

Efter hemflytten våren 2018 var Jocke raceingenjör hos PWR-teamet och skötte Philip Morins STCC-bil. Parallellt hade han i J-tech egen verksamhet med växellådor och transmissioner. Under vinterhalvåret konsultarbetade Jocke med bil- och lastbilsutveckling i Södertälje.

Coronan innebar färre uppdrag, men också tillfälle att lägga tid och kraft på att växla upp J-tech och leta upp en ny och större lokal.

– Det kändes riktigt bra att kunna flytta in här i våras.

JOCKE HADE DÅ sedan en tid kontakt med norrmannen Magnus Gustavsen som sökte någon som kunde driva en Audi R8 LMS i årets GT4 Scandinavia-serie. Magnus har Audi-koppling genom att han och hans pappa driver Audi-handel hemma i Norge och serverar många R8 gatbilar.

– Men han hade ingen förare att dela bil med, så vi pratade med Peter "Poker" Wallenberg, som också hade egna GT4-planer. Poker tänkte på idén och så hamnade hans "Racing for Charity"-Audi hos J-tech.

Racing for Charity stöttar och hjälper till med marknadsföring av ett antal välgörenhetsorganisationer. Poker hade dock bara möjlighet att köra första racehelgen och avlöstes sedan av Tony Richardsson, Carl Rosenblad och Jan "Flash" Nilsson.

Till racehelgerna har Magnus med sig en egen norsk mekaniker. Jocke engagerar då även unga

norskan Ida Strømbu-Strømsaas, som han känner sedan tidigare från Flash Engineering och Hyundai's rallyteam.

– Hon är duktig och vet hur man jobbar rationellt.

I pandemins spår har årets säsong varit komprimerad med bara fyra racehelger för GT4 Scandinavia, alla på svenska banor – Skellefteå, Karlskoga, Anderstorp och Mantorp.

GT4 Scandinavia följer det internationella GT4-reglementet, öppet för serieproducerade sportbilar av en rad fabrikat och modeller. De testas centralt och görs prestandamässigt jämbördiga genom främst effektbegränsning och viktning. ABS och Traction Control är justerbart, men automatikfunktionen i DSG-lådan är bortkopplad.

– Så bilarna är rätt standardmässiga och Audi har ett serviceschema som säger vad som ska göras efter visst antal racekilometer, berättar Jocke.

– Man har inte heller så många parametrar att spela med för att justera setup och bilarna är körbara för de flesta banor och förhållanden med den grundsetup de har från leverans.

DET JOCKE OCH HANS mekar får arbeta med under racehelger är stötdämparklick och fjädrar, camber, toe-in, krängningshämmare, bakvinge, höjdskillnad fram/bak och däcktryck.

Racedistansen i GT4 Scandinavia – 60 minuter per heat – är anpassad för att inte kräva resurstunga tankstopp.

Mellan racehelgerna gäller i stort sett bara tvätt, oljebyte i motor och växellåda, luftning av bromsar, koll av setup och bultar – såvida inte något skadats i närtkontakt eller avkörning. ➤

– Motor och växellåda rör vi inte. De skickas till Audi för service och renovering. Men intervallen är långa och för oss i GT4 Scandinavia med bara ett par timmars körning per racehelg blir det inte aktuellt varje år.

DATALOGGNING används som hjälp vid test och race.

– Det är samma system som i STCC/TCR, men där har man större nytta av dataloggningen för justering av setup. I GT4 använder vi det mest för coaching av förarna, där den ene ofta är amatör och kan lära mer för att sänka sina varvtider och köra jämnare tider. Då förarna kör ungefär halva racet var, betyder detta också mest för teamets resultat.

I J-tech-Audin är Magnus den snabbe föraren.

– Han är riktigt duktig och seriös. På sikt vill Magnus gärna komma ut och tävla mer internationellt och GT4 körs ju på många håll. Han har även fått erbjudanden i GT3 nere på kontinenten. Men då är prislappen betydligt högre för en säsong ...

GT4 SCANDINAVIA har i år ingått i STCC-paketet och Jocke har också haft tid att agera bollplank åt Kågereds STCC-team. De två helger då GT4 inte tävlat, samt vid några tester har han även varit raceingenjör på Kågered-teamets VW Golf GTI TCR.

GT4-Audin kräver alltså inte all tid av Jocke. Mellan racen – och under vintern – ägnar han mycket tid åt växellåds-, transmissions- och stötdämparjobb för andra kunders räkning. Vid Rally&Racings besök ligger till exempel en TCR-växellåda, en TCR-diff och en uppsättning Öhlins-stötdämpare på arbetsbänkarna.

– Om något går sönder under tävlingshelg, kanske man bara byter en trasig komponent. Men

Snabba fakta

JOAKIM "JOCKE" ZETTERSTRÖM

Född: 1973-06-01 i Storvik nära Sandviken.

Bor: Gästrike Hammarby, söder om Storvik.

Familj: Singel.

Yrke: Driver J-tech – GT4-team, raceingenjör-, transmissions- och stötdämpartjänster.

Utbildning: Fordonsteknisk.

Hobby: Jobbet – och bakning.

Klubb: Nej.

Musiksmak: Blandad – gärna rock.

Äter helst: Italienskt.

Dricker: Gärna italienskt rödvin.

Läser/läst senast: Racecar Engineering.

Senast sedda film: Schumacher-dokumentären.

Tävlingsdebut: 1986 (rallykartläsare), 1988 (folktrace), 1992 en halv klubb tävling i rally.

Antal tävlingar (cirka): En handfull.

Andra sporter: Innebandy som ung, padel.

Privatbil: Privatileasad Jaguar E-pace.

Sportslig framtidsdröm: Tvåbilsteam i STCC.

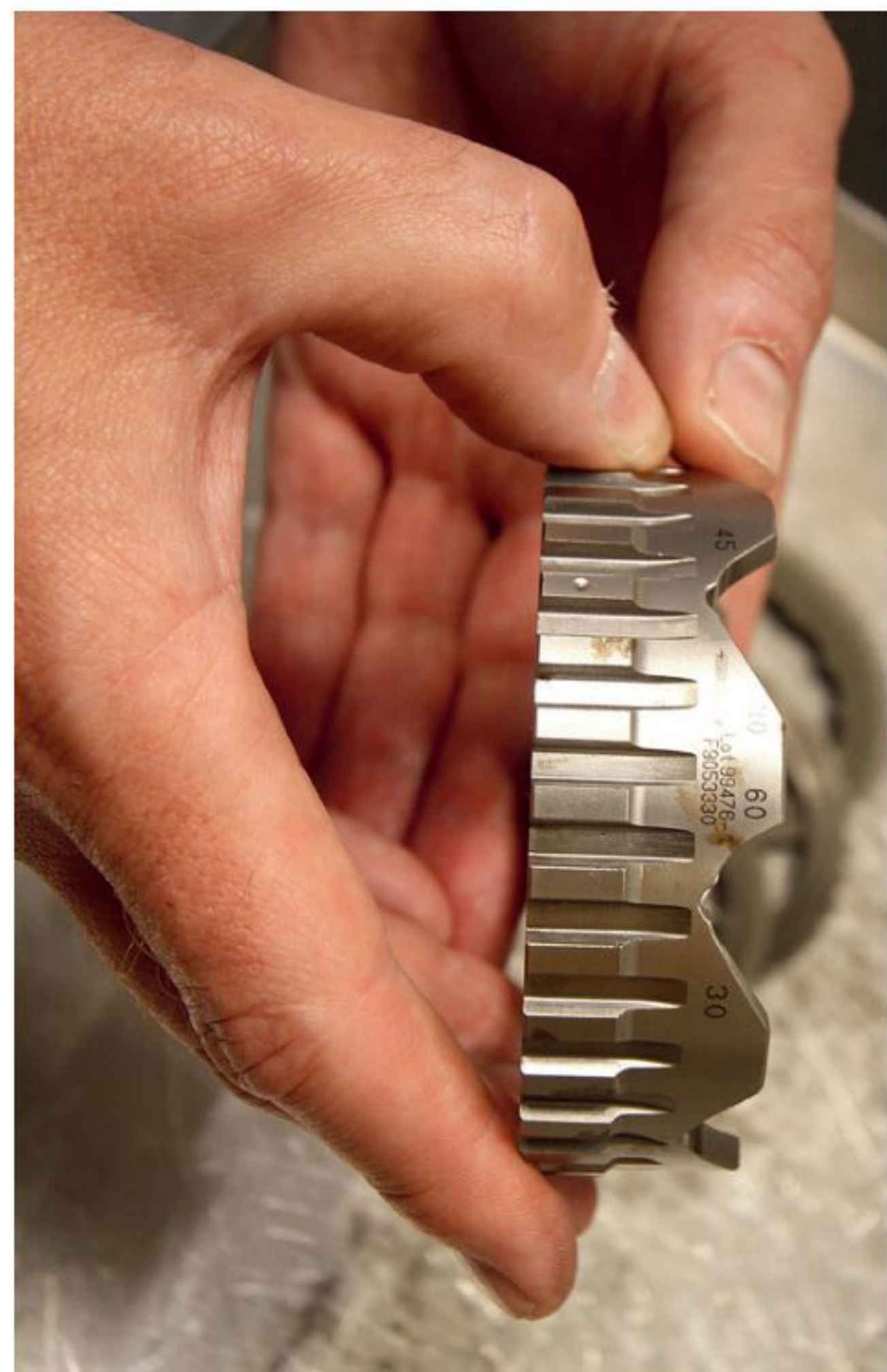
Största framgång: Brons i GT4 Scandinavia 2021.

Karriär

1990-talet: Gymnasiepraktik och första anställning hos Steve Olofssons Mazda-team (rally), skötte Johnny Mislijevics Renault Spider, Danmark (racing), mekaniker MSD, England, Hyundai Coupé (F2 rally-VM) och RML, England, Vauxhall Astra (F2 rally).

2000-talet: Mekaniker Tomas Engström, Chrysler STCC och Flash Engineering, Volvo STCC, växellådsmechaniker MSD England, Hyundai Accent WRC (rally-VM), konsult AVL (motorutveckling), mekaniker Eje Elghs Racing (ETCC/WTCC), Flash Engineering, Volvo STCC.

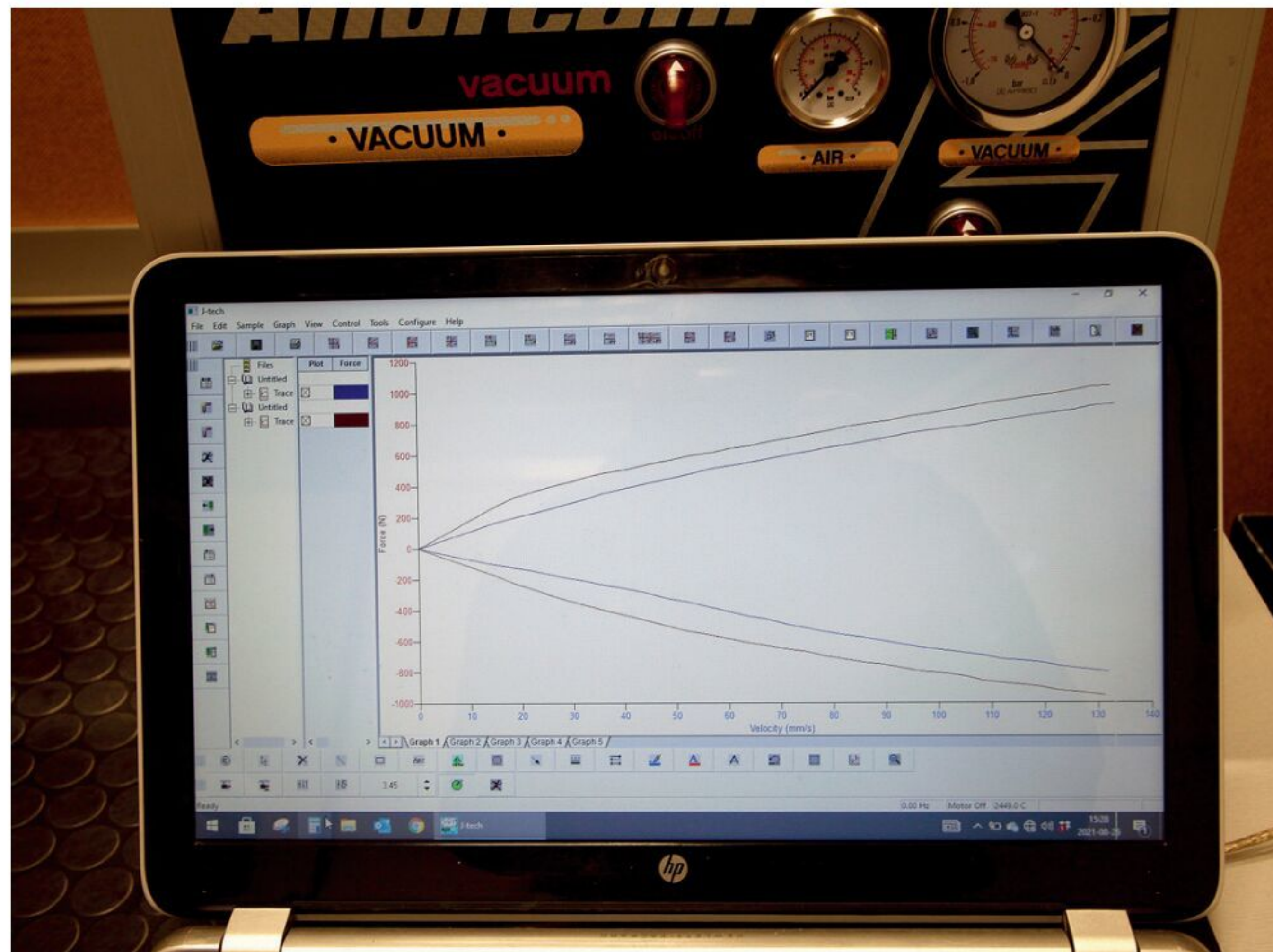
2010-talet: Mekaniker Flash Engineering, Volvo STCC, raceingenjör Linus Ohlsson, TTA, Mattias Andersson (STCC), Richard Göransson, Team Tidö (STCC), Hyundai, Tyskland (R5 rally), Philip Morin, Peter "Poker" Wallenberg, Daniel Haglöf (STCCO). Vintertid konsultarbete motorutveckling, Södertälje.



Efter rengöring kontrollerar Jocke noggrant alla komponenterna i en isärplockad transmission – här en del till en rampdiff.



En Öhlins-dämpare dynokörs i mättrigen, där dämpkraften mäts när dämparen trycks ihop/dras ut med successivt ökad hastighet.



Resultatet av två dynamätningar på en stötdämpare där kompressions- och returinställning skiljer ett par klick i justeringen. De övre kurvorna visar kompression, de undre retur. Dynamätningar kan även användas för att bland ett antal dämpare para ihop de som har mest lika karaktäristik.



I den här dataloggen kan Jocke jämföra hur två förare kör ett varv på Gelleråsen. De fem "våningarna" på skärmen visar uppifrån: hastighet, styrvinkel (rattutslag), gaspådrag, bromstryck och tidsskillnad mellan förarna med "grön" förare som referens.

Röd förare är snabbare fram mot första kurvan ("Trösen"), men släpper gasen och börjar bromsa något tidigare än grön förare. Röd förare släpper gasen och bromsar tidigare vid fler kurvor och tappar successivt tid till grön förare. Grön är sedan snabbare och "först" fram mot hårnålen invid startrakan, men tappar omedelbart tid och fart i utgången.

Tidsskillnaden över mållinjen är senare minimal.

hemma i verkstaden granskar jag alla komponenter för att ha koll på om något mer är skadat eller så slitet att komponenten bör slipas eller bytas.

– En sliten dogring kan annars betyda ett trasigt drev vid nästa körpass. Att byta komponenter med de kilometerintervall som tillverkaren rekommenderar blir i längden ofta billigare än att byta först när något går sönder.

I GT4 får stötdämparna inte ändras invändigt. Då kan upp-

mätning i dynon i verkstaden hjälpa till att matcha ihop dämpare med så lika karaktäristik som möjligt.

FÖR TCR- och rallykunder shim-sar Jocke vid behov om dämpare med ledning av kundens önskemål och dynammätning.

– Jag kan även ta hjälp av datalogg – och om jag varit med på test eller race – också egna iakttagelser av hur bilen betar sig på banan eller teststräckan.

I racingen där man kör varv efter varv på en bana och ofta har en teamkamrat att jämföra med, är dataloggningen uppenbart användbar.

– Men även i rally visar loggen, inte minst under tester, vad man kan justera i setup och körstil.

– Racingteamet på SM-nivå använder dataloggningen flitigt. Flertalet rallyteam – även de som kör R5- och R2-bilar med inbyggd dataloggning – nöjer sig däremot ofta med att ha loggen

för att kolla att "allt är okej" – typ motor- och oljetemperaturer. Här finns utrymme för Jocke att som tekniker och raceingenjör hjälpa till att vässa setup och körteknik.

Men nu när årets racingsäsong är avslutad för J-tech-teamet med en fin bronsplats i GT4 Scandina via som resultat, börjar också förberedelserna för nästa.

– Målet är att prestera ännu bättre 2022, gärna med ett två-bilsteam, avslutar Jocke. ●



DENNIS STRANDBERG – RIKSMÄSTARE 2021!

TACK ALLA SOM HAR GJORT ÅRETS SÄSONG MÖJLIG –
SBF, SPONSORER, PARTNERS, DELTAGARE, FUNKTIONÄRER,
KLUBBAR, BANÄGARE OCH FANS.

VI SES 2022!



PERFORMANCE
RACING



Mats första RAC-start

Sextonde plats totalt i RAC-rallyt 1981, var ingen dålig debut-insats av Mats Jonsson i den brittiska VM-klassikern. Inte minst med tanke på att den då 23-årige värmlänningen rattade en Volvo 142 som han tävlingskört flitigt under tre säsonger.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

RAC-rallyt kom att bli en av Mats Jonssons favorit-tävlingar. Han gjorde sammanlagt elva starter i det tuffa brittiska VM-rallyt med som bäst en fjärdeplats 1990 i Toyota Team Swedens Celica GT4. Fem gånger körde Mats in bland topp tio, varav tre gånger i 2WD-bil. Klasseger blev det vid fyra tillfällen och bara en gång tvingades han bryta.

Lindesbergaren Johnny Johansson, som åkt rallyt en gång tidigare, klev in som bisittare i första RAC-starten och blev så småningom meste lotsen.

RAC-RALLYT hade på 1960- och 70-talen varit rena "svenskrallyt", allra mest 1972 med åtta svenskar i topp tio och därtill svensk kartläsare i ett nionde ekipage. Bara segrande inhemska Roger Clark/Tony Mason i Ford Escort RS1600 Mk1 slog sig den gången in bland svenskarna.

Med åren blev det allt dyrare att köra rallyt och att komma till start i konkurrenskraftig bil.

I 1981 års RAC-rally startade ändå ett dussin svenska ekipage, varav fyra nådde topp tio-placering. Dessutom hade segrande Hannu Mikkola svenske Arne Hertz vid kartan i sin Audi Quattro.

Stig Blomqvist/Björn Cederberg, Talbot Sunbeam Lotus slutade trea och hjälpte Talbot att säkra märkes-VM-titeln. Per Eklund/Ragnar Spjuth, Toyota Celica 2000 GT blev sjua, Sören Nilsson/Anders Olsson, Datsun 160J, åtta och Anders Kulläng/Bruno Berglund, Mitsubishi Lancer 2000 Turbo tia.

MATS JONSSON på sextonde och Berndt-Inge Steffansson/Ingvar Fredriksson, Volvo 240 Turbo, på trettionde, var övriga svenskar i mål.

Hälften av svenskekipagen bröt alltså, bland dem Björn Waldegård med sin fabriks-Toyota, Björn "Nalle" Johansson, Opel Ascona 400 och SM-mästaren i Standard B, Jan Sellholm som åkte av med sin Toyota Starlet – på SS 59(!).

Ja, det brittiska VM-rallyt var på den tiden även en uthållighetstävling för besättning och bil. Det här året fullföljde bara 54 av 151 startande. Etapp 1 inleddes söndag morgon och avslutades sent måndag kväll med bara ett par korta uppehåll. Etapp 2 startade sedan tisdag förmiddag och slutmålet nåddes onsdag eftermiddag efter drygt 72 SS-mil och 288 mil totalt.



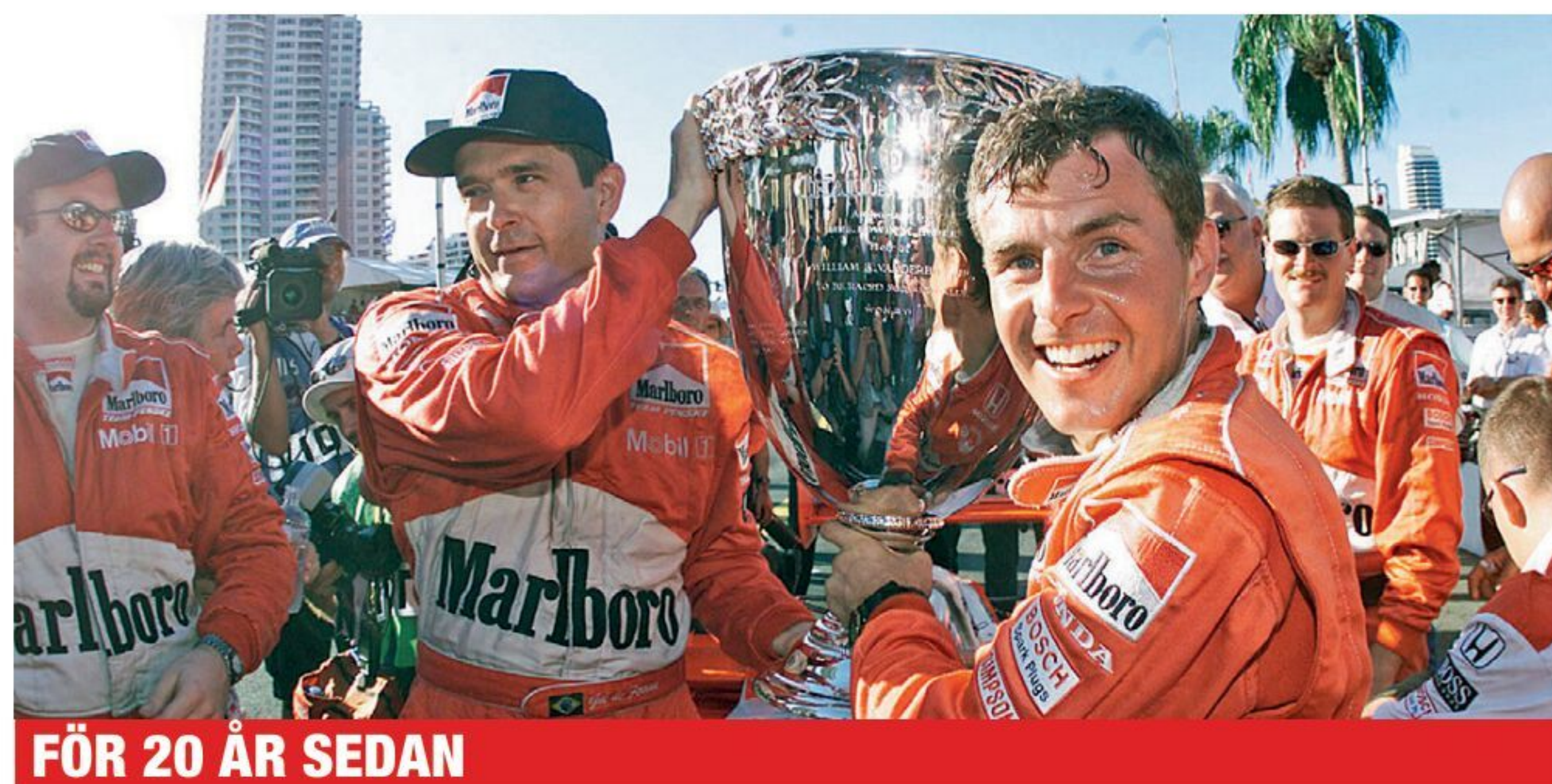
FÖR 30 ÅR SEDAN

● **FYRA SVENSKA KARTLÄSARE** lotsade sina förare till topp tio-placering i 1991 års RAC-rally. Noter var numera – liksom i alla andra VM-rallyn – tillåtet i RAC och tävlingen var uppdelad på fyra dagsetapper med rejäl nattvila. Total banlängd var 235 mil varav 56 mil SS fördelat på 37 sträckor. Och nu kördes bara en tredjedel av sträckorna i mörker.

Bruno Berglund (bilden) läste åt finske **Ari Vatanen** i en av Subaru-teamets Legacy 4WD Turbo. De slutade femma.

Johnny Johansson guidade **Hannu Mikkola**, Mazda 323 GTX, till sjunde och **Tina Thörner** navigerade **Louise Aitken Walker**, Ford Sierra Cosworth 4x4, till tionde plats.

Men bäst av de svenska kartläsarna gick det för **Staffan Parmander**, som med **Kenneth Eriksson** vid ratten i en av Mitsubishi-stallets Galant VR4 tog en fin andraplats i rallyt bakom segrande **Juha Kankkunen/Juha Piironen**, Lancia Delta Integrale.



FÖR 20 ÅR SEDAN

● **SVENSK GLÄDJE** visade Penske-stallets chefsmekaniker **Mattias Jönsson** (t.h.) när hans förare, brasilianaren **Gil de Ferran** (t.v.), säkrat andra raka guld i amerikanska Cart-serien vid säsongens näst sista race i Surfers Paradise i Australien. I ett annat depåhörn, hos Rahal-teamet, var det samtidigt deppigt svenskt, då rivalen **Kenny Bräck** förlorat titelchansen när han tog stryk av de Ferran.

En klen tröst för Kenny, när mästerskapet senare summerades, var att han tagit flest segrar (4), flest pole position (6) och varit i raceledning flest varv (621).



FÖR 40 ÅR SEDAN

● **MÖRKER**, duggregn, onotat och grovstenigt underlag möter **Mats Jonsson** och hans kartläsare **Johnny Johansson** när de med sin Volvo 142 forcerar ett vägbyte i RAC-rallyt 1981. Så var förhållandena mestadels. Totalt 40 av de 65 specialsträckorna kördes i mörker. Sen skymning var det också när Mats (t.h.) och Johnny vid målgången i Chester kunde fira en andraplats i klassen och sextonde totalt.



FÖR 15 ÅR SEDAN

● **SKILLINGARYDS MK**, nyligen arrangör för SM-finalen i rally, stod 2006 värd för sista deltävlingen i BilSport RallyCup. Bland klassvinnarna där och slutsegrare i en av cupens klasser, märktes **Fredrik Turesson**, Ryds MK, som här attackerar med sin Opel Ascona A i novembermörkret. Fredrik tävlade i historiska klassen Grupp H 1966-74/Klass -1965/Appendix K -1975 med klubbkamraten **Marcus Håkansson** i kartläsarstolen.



FÖR 10 ÅR SEDAN

● **GENERATIONSSKIFTE** började närma sig i Göteborgs-familjen **Victorsson** där pappa Martin kvalificerat sig till årets världsfinal i Rotax DD2, en tävling där han hade en tredjeplats från året innan att försvara. Men femåriga sonen **Philip**, som är med här på bilden, var redan intresserad av att ta över, vilket skedde något år senare. Och 2021 krigade ju Philip – efter en framgångsrik kartingkarriär – om JSM-titeln i Formel Nordic ända till sista racet.



Klassikern tillbaka – större än någonsin

Maffigt mästerligt

Efter ett års coronauppehåll var det äntligen dags igen.

Årets upplaga av NGK-Masters lockade rekordpublik. Drygt 8.000 åskådare under lördagen, och 2.000 under söndagens Junior Masters, fick njuta av folkrace på högsta nivå i strålande höstsol.

AV ANDERS EKSTRÖM (TEXT & FOTO)

Manfallet av förhandsfavoriter till seniorsegern i årets upplaga var stort. Daniel Wall, med hela fem segrar tidigare, fastnade i C-final, medan Daniel Samuelsson och rallycrossset Robin Larsson inte fick ihop nog

med poäng för finalkörning. Favoriten som höll för trycket var Sebastian Eriksson. Tre raka och övertygande heatsegrar med en vrålsnabb Ford Fiesta, placerade Eriksson rakt in i A-final tillsammans med seniorernas andre fullpoängare Ole Henry Steinsholt.



SANDRA HULTGREN – MK TEAM WESTOM

Dåliga bromsar inget hinder för att vinna

• **NERVERNA** riktigt syntes utanpå **Sandra Hultgren** innan final. Skulle hon palla för trycket? Skulle bromsarna som strulat i kvalen hålla för en hård damfinal?

Sin vana trogen var hon inte först genom första sväng.

– Jag tror aldrig jag tagit en start i NGK, sa Sandra och log.

Sedan blev det snurr på grejerna och på andra varvet kunde hon lura sig förbi sin namne med efternamnet Nyström. Därefter kunde ingen stoppa Hultgren, ja förutom bilen då kanske.



– Bromsarna var dåliga från start. Jag bet ihop så jag fick ont i huvudet när jag bromsade, erkände hon efter segern.

Redan innan var hon NGK-Masters mest vinstrika damförare. Nu spädde hon på med femte titeln, lika många som **Daniel Wall** (i senior) och **Sebastian Eriksson** (i senior + junior).

Nästa år kommer hon tillbaka, men då i en helt annan bil.

– Inför tävlingen lovade jag att köra Volvo Amazon nästa år, om jag skulle vinna även i år. Min gubbe Kristoffer har lovat att bygga och ser fram emot att få skruva!



Från vänster: Perra Johansson, Per Andersson och Jan-Christer Nilsson. Ledartrion bakom Crew Wermland och grundare av NGK-Masters.

NGK-MASTERS 2021

Festivalfakta

Tävling nummer: 16 (två tävlingar i starten under namnet BDC-Masters i Arvika och 14 st under NGK-flagg i Karlstad).

Arrangörer: Crew Wermland AB och Karlstads MC-Bil.

Tävlingsplats: Kalvholmens Motorstadion, Karlstad.

Fullpoängare i kval: 6 st. Sebastian Eriksson (S), Ole Henry Steinholt (S), Jennie Käll (D), Linus Uhr (J), Oscar Hagström (J), Isac Torlamb (J).

Svartflagg: 19 st (6 senior, 2 dam, 11 junior).

Tjuvstart: 2 st (1 senior, 1 junior).

Anbud lördag: 5.932 st.

Anbud söndag: 2.552 st.

Publik på plats: Drygt 8.000 på lördagen, cirka 2.000 på söndagen.

TOBIAS WIGEBORN – ALINGSÅS MK

Minsta rullmotståndet gav högsta farten

● **HMM, LÅT SE**, om man anlägger så lite som möjligt av däckens gummi mot marken, då torde rullmotståndet minska dramatiskt och farten öka markant.

Jo, den taktiken verkade hålla för **Tobias Wigeborn** i NGK-Masters. Han bjöd åskådarna på fart, fläkt och härresande kerbsklippning från första metern och nästan ända in i kaklet.

Volvo-föraren var först in i första böjen av A-finalen, men fick sedan ge sig med trasig framvagn och rasad växellåda.

Behövs väl knappt tilläggas att bilen gick i väg på bud, där det var 284 stycken att lotta mellan.

Masters

Bland damerna var Sandra Hultgren utmålade som storfavorit i kvalet, men skulle hon palla för trycket? Enda fullpoängare i damkvalet blev en annan rutinerad tjej, Jennie Käll, som stod på pallen i NGK redan 2011.

”Sola i Karlstad” är vida

bekant och sken ikapp med rekordpubliken som lade rekordmånga bud på bilarna.

– Det har aldrig tidigare varit sånt drag. Vi hade drygt 2.000 förköpta biljetter, rekord det också, berättar Per-Anders ”Perra” Johansson från organisationskommittén. ●



OLE HENRY STEINSHOLT – NMK GRENLAND

Historisk norrman i tidigare vinnarbil

● **MÅNGA NORRMÄN** har försökt vinna NGK-Masters. **Sverre Isachsen** är den som kommit närmast med en tredjeplats i B-finalen 2010.

Men **Ole Henry Steinholt** är förste norrman som nått A-final i NGK-Masters senior-klass. Den 19-årige RX2e-chauffören från Larvik körde A-final som junior i NGK 2018 och blev då fyra. Bilen han rattade så framgångsrikt i år, har en fin historik.

– Det är **Sebastian Erikssons** vinnarbil i NGK från 2015, avslöjar Ole Henry.

Första försöket i senior för Steinholt, men definitivt inte det sista. Målet är pallen och en seger skulle inte sitta fel.

– Nästa år kommer jag tillbaka med mer power under panseret!



LINUS UHR – AMF ÅRSUNDA

A-final i första försöket!

● **STOREBROR JOEL** tog full pott i kvalet under 2019 års upplaga av NGK-Masters och detta året ville inte **Linus Uhr** vara sämre. Han radade upp segrar och hade tillsammans med **Isac Torlamb** och **Oscar Hagström** full pott inför finalen.

Linus som fyllde 15 i maj och kör folktrace för första året, tänkte mest åka till NGK för att ha kul och få köra på en cool bana. Men uppväxt i en folktracefamilj där alla har kört folktrace, visade han mästartakter redan i sitt första försök.

– Det var riktigt svårkört i tredje omgången då jag inte hade så mycket bromsar kvar, berättade han.

I finalen fick Linus till en bra start, tog rygg på Isac Torlamb och **Olle Lundgren** i Volvobilarna. Testade att komma om men fick smällar tillbaka.

– Jag märkte att bilen gick allt tyngre och valde att svänga av på innerplan. Med tanke på att jag gör mitt första år och lyckas ta full pott i kvalet vid Sveriges största juniortävling är jag nöjd, menade Linus med ett leende.

SEBASTIAN ERIKSSON – HAGFORS MK

Finalsegrare med vass 3-litersmotor

● **SEBASTIAN ERIKSSON** är bara 28 år men redan något av en veteran i NGK-sammanhang med sina 12 starter. Första gången var som junior 2008 och sista året som junior kom första segern 2010.

Nu var det dags för den femte segern, den andra i rad. Sebastian var än mer dominant än 2019. Gick loss från start i alla tre heaten och kunde i en bil helt utan bucklor rulla fram till start i A-finalen som fullpoängare. Men så har han också filat på den här bilen sedan 2018.

– Det var meningen att jag skulle haft den 2019 egentligen, men den blev inte klar i tid, berättar Hagfors MK-stjärnan.

Motorn har länge varit något av en drömmotor i folktrace för honom, med 226 originalhästar och rejält vrid i treliterssexan från Ford.

– Den var startsnabb, motorn är mappad till runt 230-240 hästar.

Startkurvan i finalen blev lite tuffare än i kvalet, men väl igenom kunde ingen stoppa honom.

– Jag fick rätt sida in i första kurvan, sedan var det bara att åka på lagom fort för att hålla luckan. Jag körde lite på vad jag såg i backspegeln och laddade inte fullt.





ISAC TORLAMB – TJUST MK

Skicklig manöver av helgens bästa junior

● **DEN HÄR HELGEN** stämde allt för 17-årige **Isac Torlamb** från Gamleby. Starterna var av raketkaliber och ingen hade något att sätta emot den knallorange Volvon i kvalstarterna.

– Jättekul hela dagen! Startsnabb bil och grejor som håller, en riktig festivalbil, rapporterade smälningen.

I finalen var det tuffare, Isac gjorde en liten taktisk miss, valde spåret längst ut

och fick B-finalsvinnaren **Olle Lundgrens** Volvo bredvid sig. Isac satte allt på ett kort när röda lyset slocknade och fältet ångade iväg över startkrönet.

– Jämsides över krönet valde jag att hålla i och runda honom på utsidan i första böjen.

Manövern lyckades och sedan höll Isac tempot i topp och tog hem årets seger i NGK Junior Masters.



EMIL "TOTTE" GUSTAFSSON – LUDVIKA MS

Folkrace med udda bilar är hans drivkraft

● **EMIL "TOTTE" GUSTAFSSON** är född och uppvuxen med sporten och har alltid gillat de lite udda folkracebilarna.

Blott elva år ung fick han lymf cancer, blev friskförklarad 2014, men canceren tog på nytt fäste i tarmarna och Totte har sedan dess kämpat hårt mot sjukdomen.

– Det här är drivkraften, att få köra folkrace. Jag har alltid gillat lite udda bilar och det här väl inte heller den mest vanliga, sa Totte och presenterade sin Opel Kadett C Combi.

Motorn kommer dock inte från Rüsselsheim.

– Nej, det är en beprövad Volvo B230 med riktig topp och kam under huven, intygar Gustafsson som blev trea i sitt första kvalheat.

I Bilsport Rally&Racing 5/2015 kan du läsa ett reportage om Tottes känslosamma livshistoria.



JIMMIE ÖSTERBERG – MK TEAM WESTOM

När man får oväntat besök ...

● **DET GÅR NÄSTAN** att se orden i blicken hos posteringsfunktionären.

– Men hållå där! Vad pysslar du med? Där kan du väl inte landa?

Jimmie Österberg tog ett jämfotaskutt rakt ut i spenaten bredvid "chikanposteringsen" på Kalvholmen.

Det var debut för Jimmie både med bakhjulsdrift och märket VW i folkrace. Tidigare har han enbart kört framhjulsdrivet som folkracejunior. I vanliga fall hittar vi Österberg i RallyX Nordic och dess Crosscar-klass.

– Jag fick försöka anpassa mig till bilen, men den var svår att få runt i första sväng, medgav han.



HANNA GRANVIK – GESTRIKE RT

Främsta juniortjej fick blodad tand

● **HANNA GRANVIK** kom ner från Hammarby utanför Sandviken med helt oprövad bil.

– Jag hade aldrig suttit i den förut och dessutom strulade den hela fredagen, berättade Hanna.

Trots det blixtrade hon till direkt i första kvalet, ryckte iväg i starten, fick en bekväm lucka och fick äntligen känna lite på bilen. I andra kvalet fick hon även känna på konkurrenterna.

– Bromsarna försvann och styrningen kröktes i närkamp med en Volvo.

Hanna lyckades ändå, bromslös, rulla i mål som trea och följde upp med en fjärdeplats med fortsatta bromsproblem i tredje. Kvalpoängen räckte till E-final och titeln snabbaste tjej bland juniorerna på en total 23:e plats.

Hanna har nu fått blodad tand för NGK och siktet är inställt på att köra till sig en start även i nästa års tävling, då hon avancerar upp i damklassen.

– I vanliga fall kör jag Volvo S40 och V40, men ska nog bygga en liknande bil som jag hade i år, funderade Granvik.



MARCUS NAESSEN – SMK NYKÖPING

Årets stora anbudsmagnet

● **VOLVO PV** med extra allt blev årets anbudsmagnet i NGK-Masters. Hela 407 bud lades på den svarta PV:n. 2,5-liters-spis, dogbox och 5,38:1-bakaxel gjorde **Marcus Naessens** bil till en riktig start-raket.

Bilen ägdes tidigare av **Robban Svanäng**, som tragiskt nog gick bort tidigare i år. För att hedra hans minne kördes PV:n i Svanäng-färger. Som bäst blev det en andraplats i ett kvalheat.

Naessen gillar bilmodellen skarpt och har fler på lager.

– Det är en riktig kultbil. Svårt att få tag i något fräsch, men jag har två stående hemma. En av dem blir nog rallycrossbil, avslöjade Marcus.



BENJAMIN HALVORSEN – NMK LARVIK

Norsk jordfräs i tredje juniorkvalet

● **VAD VORE** en prestigefight i folkrace utan en och annan rulltårta. Snabbe norske Opel-junioren **Benjamin Halvorsen** hade inte sin bästa helg.

Svartflagg i första följdes upp av en andraplats i andra omgången, för att sedan avsluta som jordfräs i utgången av chikanen i tredje kvalet.

Det gick ett sus bland de 8.000 åskådarna när Benjamin landat efter en tvåvarvare med 180-graders snurr. Desto bättre, och till allas lättnad, kunde han snabbt kliva ur.

NGK-MASTERS 2021

A-FINAL SENIOR

- 1) Sebastian Eriksson, Hagfors MK, Opel
- 2) Marcus Johnsen, Laxå MK, Opel
- 3) Magnus Westman, Skepptuna MK
- 4) Ole Henry Steinsholt, NMK Grenland, Opel
- 5) Markus Hansson, Karlskrona AK, Volvo
- 6) Tobias Wigeborn, Alingsås MK, Volvo

A-FINAL DAM

- 1) Sandra Hultgren, MK Team Westom, Opel
- 2) Frida Börjesson, Kungsbacka MA, Saab
- 3) Jennie Käll, MSK Hammaren, Saab
- 4) Engla Johansson, Finspångs MS, Saab
- 5) Sandra Nyström, Munkfors MC, Volvo
- 6) Ellinor Haraldsson, Alingsås MK, Saab



Jennie Käll, MSK Hammaren.

A-FINAL JUNIOR

- 1) Isac Torlamb, Tjust MK, Volvo
- 2) Alexander Björklund, Fjugesta MS, VW
- 3) Olle Lundgren, Krokoms Motorsport, Volvo
- 4) Helmer Rask, Finspångs MS
- 5) Oscar Hagström, AMF Årsunda
- 6) Linus Uhr, AMF Årsunda

M & M MOTORSPORT

www.motorsportshop.nu



Sparco overall Sprint

Nu godkänd i nya FIA 2018 samt SFI 3.2A/5. Olika färger. Paketpris **4 495:-**



Hanspaket Pro RJ-3

Jethjälms Sparco Pro RJ-3 och hansskydd Stand 21 Club. För dig som inte behöver intercom. Sänkt pris! **5 895:-**

Hanspaket PRO RJ-3i

Jethjälms Sparco PRO RJ-3i och hansskydd Stand 21 Club. Ett paket för dig som behöver intercom. Sänkt pris! **7 795:-**

NY!

Se mer på www.motorsportshop.nu
info@motorsportshop.nu
 Tel 0370-713 30.

BILSPORT Rally & Racing

Erbjudande till dig som prenumererar på Bilsport Rally&Racing.



OPUS
Bilprovning

17% rabatt

på besiktning
hos Opus Bilprovning

Hämta ditt erbjudande på
rallyracing.se/lojalitetsklubb

Högspänd framtid

I samband med årets upplaga av Prins Carl Philips Racing Pokal, visade Rotax upp sin eldrivna, 400-volts racekart E20. Karten – för närvarande med DD2-chassi från franska Sodi – matchar Rotax växlade DD2 i varvtid och motoreffekten kan skruvas upp ytterligare så att den är snabbare än dagens VM-vinnare i både oväxlat och växlat.

Nästa år planerar Racing Pokalens arrangörer att i samarbete med Rotax svenska importör Radne Motor köra en E20-tävling med arrive-and-drive-upplägg och fullt startfält på 36 kartar.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Elkartens främsta fördel förutom miljövänlighet, är det omedelbara gas-svaret som ger fullt vrid – imponerande 195 Nm – redan från lägsta fart och karten gör 0-100 km/h på tre sekunder. Nackdelen är hög vikt – runt 140 kg – mer än 50 kg tyngre än en DD2.

E20 som är andra generationen racekart-elmotor från österrikiska tillverkaren Rotax, körs i år för första gången som klass i Rotax Euroserie, där tidigare Euroserie-vinnaren och STCC-föraren Hannes Morin slutsegrade. Umeå-föraren kommer nu tillsammans med tidigare Euroserie-mästaren i Rotax Senior, Mathilda Olsson, bli svenska representanter i Rotax världsfinal i Bahrein i december. Det är första gången en elkart-klass ingår i världsfinalupplägget.

MATHILDA DEMOKÖRDE E20 i samband med årets Racing Pokal på GTR Motorpark utanför Eskilstuna, där för övrigt prinsen själv också testade den.

– Jag hade tillfälle att prova E20 redan ifjol på tyska Wackersdorf-banan och fick nu även känna på hur den var på blött underlag, säger Mathilda.



Thomas Johansson, som basar för Prins Carl Philips Racing Pokal intervjuar Mathilda Olsson.

– Den är ju sjukt snabb iväg så fort man trampar på gasen och med boostknappen, som kan utnyttjas var 30:e sekund, intryckt i starten får man ytterligare hästkrafter under några sekunder.

Samtidigt påverkar kartens tyngd – drygt 220 kg med förare – i viss mån körningen.

– Om den inte också hade fram-bromsar skulle skillnaden bli stor. Men även nu måste man bromsa lite tidigare än i en Rotax Senior-kart som bara har bakbroms.

– I blötföre gäller att vara för-

siktig när man går på gasen ur en kurva. Det spinner lätt loss.

MATHILDA MEDGER att hon först var lite "anti" till elkart.

– Jag älskar fortfarande de vanliga kartingmotorernas sång och bränsledoft, men körupplevelsen i elkartan är fantastisk. Det är också kul att hoppa på tåget nu när världen går mot el. Även sponsorernas intresse kan vara större om du kör på el.

Sponsorintresse för E20 hoppas Racing Pokalens arrangörer på

inför nästa års satsning, då man vill se ett fullt fält med 36 kartar – inhyrda från Rotax – till start på GTR Motorpark.

– Så bör det kunna vara. El är framtiden, men förbränningsmotorerna viktigast för oss på Radne Motor ännu många år framöver, säger Stefan Radne.

– Att köra på el kan på sikt också göra det möjligt för bullerhotade kartingbanor i landet att fortsätta med sin verksamhet eller slippa hårda tidsbegränsningar.

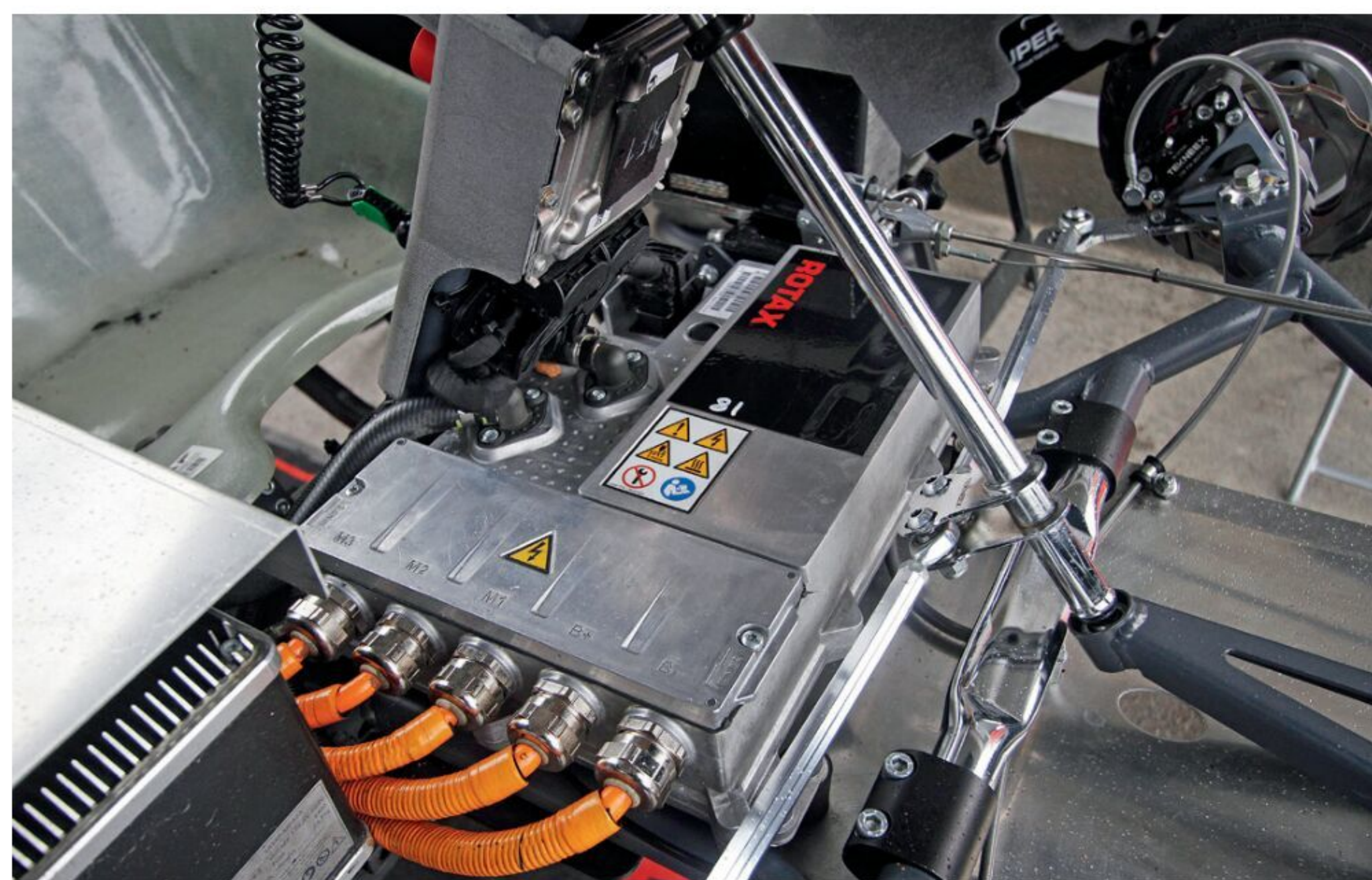
Att få fram tillräckligt med el för samtidig laddning av ett fält elkartar är svårt på de flesta banor idag. Rotax löser detta med egen batteritrailer som laddats med grön el och klarar minst en hel racedag.

Elkartingen i racesammanhang är ännu ny och kommer tekniskt sett att utvecklas snabbt tekniskt sett. För E20 innebär det redan till nästa år bland annat 10-15 kg viktminskning och en handfull hästkrafter extra.

I E20 använder man inte bly för att vikta upp till minimivikt. I stället justeras motoreffekten ned i mjukvara. I mjukvara kan man även anpassa effekten för att kunna köra en mindre potent Junior-version. ●



Under laddning placeras kylfläktar ovanpå batteripaketen. På den kraftiga bakaxeln – 50 mm mot normala 40 mm – ses t.v. den ventilerade skivbromsen och t.h. transmissionen som är inkapslad tillsammans med motorn. Mitt på axeln sitter drivning för vattenpumpen till motorkylningen. På ratten sitter röd knapp för backning och grön knapp för boost. Nedanför ratten START/STOPP-knapp och rödvit ratt för bromsbalans.



Växlerikaren/inverteraren är en rejäl pjäs som förutom att omvandla batteriernas likström till växelström för motorn, bland annat även håller koll på batteriernas status och förser displayen på ratten med info om återstående batterikapacitet. Styrenheten garanterar även full motoreffekt ända tills batteriet är urladdat – så när som på en skvätt som räcker för att ta ekipaget tillbaka till depån.

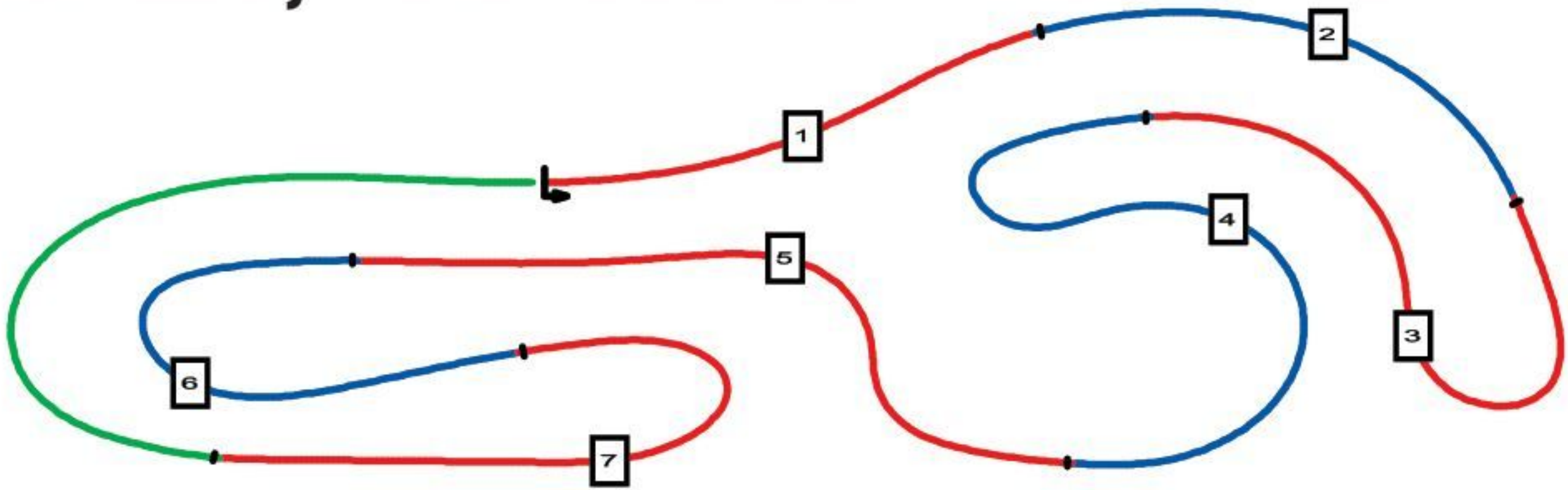
Kartfakta

ROTAX E20

Årsmodell: 2021.
Tävlingsklass: Rotax E20.
Motor: Batteridrivna vätskekyld synkron elmotor med permanent magnetkärna, bromsättervinnning – vikt cirka 20 kg.
Effekt: 24 kW/33 hk – 27 kW/37 hk med boost.
Vridmoment: 190 Nm/210 Nm med boost.
Batterikapacitet: 5,6 kWh/400 V – vikt cirka 48 kg.
Dataloggning: Specialversion av MyChron.
Växelryktare/inverter: Rotax egen design inklusive styrsystem – vikt cirka 13 kg.
Transmission: Sammanbyggd med motorn, direkt drivning. Backknapp.
Chassi: Sodi DD2 104 cm med extra kraftig bakaxel 50 cm.
Fälgar: Som Senior 125/OK.
Däck: MOJO/Vega – som Rotax Senior/DD2.
Bromsar: Hydrauliska, skivor fram, en skiva på bakaxeln, bromsvåg.
Vikt: 142 kg (utan förare).
Laddtid (minuter): 60/45 (snabbladdning).
Toppfart: 135 km/h.
Acceleration 0-100 km/h: 3 sekunder.
Bilen byggd av: Rotax, Österrike.
Pris: Finns ännu ej att köpa. Körs på arrive-and-drive-basis till en kostnad av runt 25.000 kronor för en tävlingshelg.

Jämförelse mellan Rotax E20, Rotax DD2 och Rotax Senior

• **TABELLEN VISAR** en jämförelse mellan E20, DD2 och Senior under en testdag på tyska Wackersdorf-banan (banskiss t.h.), där man bland annat mätte tider i åtta sektorer. E20-karten var snabbast på varvet, främst tack vare sin acceleration och toppfart på depårakan (sektorerna 1, 2 och Grön). Därmed noterade den även absolut högsta G-värdet 2,75 i den snabba högerkurvan efter depårakan. E20 registrerade även högsta G-värdet i vänstersväng – i hårnålen i sektor 4 – samt kraftigaste G-värdet i acceleration – ut ur samma kurva.



Senior-karten klockade bästa sektortid i 3, 4 och 6 som har hårnålskurvor, tyrots att den med broms bara på bakaxeln hade sämsta broms-G.
DD2-kartens värden låg mestadels

mellan E20 och Senior, men den var snabbast genom S-kurvan (sektor 6). DD2 bromsar effektivare än Senior som saknar frambroms och E20, som handikappas av 50 kg mer vikt.

	Varvtid	Sektor 1	Sektor 2	Sektor 3	Sektor 4	Sektor 5	Sektor 6	Sektor 7	Sektor 8	Högsta fart	Max G höger	Max G vänster	Max G acc.	Max G broms
Rotax E20	48,898	2,837	3,193	7,552	9,156	6,892	6,114	6,787	6,367	132,3	2,75	2,44	0,6	1,18
Rotax DD2	49,88	3,012	3,346	7,624	9,296	6,878	6,149	6,901	6,674	121,6	2,34	2,09	0,5	1,37
Rotax Senior	50,293	3,379	3,686	7,517	9,114	6,902	6,074	6,908	6,711	107,4	2,49	2,26	0,48	0,91



Mathilda Olsson i full E20-attack. Den meriterade Uppsala-tjejen klarade de tidvis blöta körpassen på Eskilstuna-banan utan snurrning eller avkörning. Vid krock, avkörning eller kraftig hopp och studs – dock inte normal körning över kerbs – slås elen av och elektroniken måste startas om.



Rotax teknikansvarige Darrell Smith (t.v.) och Stefan Radne presenterar E20-karten under demohelgen vid Prins Carl Philips Racing Pokal. De stora, tunga batteripaketet på ömse sidor om förarstolen ger ekipaget en låg tyngdpunkt, relativt oberoende av förarens längd och vikt. Rotax använder DD2-chassin från franska Sodi, men elpaketet kan i princip monteras på DD2-chassin från godtycklig tillverkare.

Femtonårige Ellis Spiezia från USA satsade på elkart direkt, när han började tävla efter att ha kört eldriven hyrkart. Han slutade femma i tyska E20-serien och missade inte chansen att komma till Eskilstuna för att få extra körträning. Familjen med pappa Francesco och mamma Michele, som båda kan distansarbete, har under säsongen bott i Tyskland.



Föraren och tv-

Snabb bakom ratten och rapp i munnen

Den rallyintresserade känner till Jonas Kruses framgångar som förare, mentor och stallchef.

För den breda allmänheten är han rikskänd som en go värmlänning som pratar rally när Sveriges Television sänder WRC. Hemma är han den familjekära mannen som fixar fredagsmys och städar huset till tonerna av "Lugna avoriter".

Jonas är mångfacetterad, sprider värme och tar sig alltid tid att intressera sig för andra än sig själv.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Stämningen i den privata husbilen är varm och familjär när Jonas Kruse och hans livskamrat Ulrika Goodholm välkomnar undertecknad.

Det doftar underbart av nylagad köttfärssås. Kvällsmörkret sänker sig utanför samtidigt som ett ihållande regn smattrar mot rutorna.

Dagen därpå ska Jonas reka sträckor och starta en av årets

SM-deltävlingar i rally. Trots det tar han sig all tid att i lugn och ro berätta om sitt händelserika liv.

SAMTIDIGT som Kruse sätter gaffeln mitt i spaghetтин och snurrar ihop en stabil munsbit nickar han mot den externa högtalaren som ligger prydligt placerad ovanpå husbilens instrumentpanel.

– Det där är en favorit. Musik är viktigt för mig. Jag spelar mycket

Bruksort, hockey och alltmer rally

● **PÅ 1960-TALET** jobbade **Jan Kruse** på järnverket i Storfors samt extra som mekaniker/hjälpreda på Esso-macken. Han träffade **Irène**, som kommit till Sverige från Ungern vid ett års ålder. De båda fick sonen Jonas som växte upp som parets enda barn.

Den lilla familjen hamnade i Grums, ett par stenkast väster om Karlstad.

– Jag hade en jättebra uppväxt. Farsan och morsan jobbade stenhårt och gjorde allt för mig. När jag spelade hockey ställde de alltid upp till 100 procent. Jag fick de bästa grejorna och de skjutsade mig runt hela Sverige.

Jonas berättar att Grums har en stark hockeykultur.

– Ett brukssamhälle per definition. Det är laget och Gruvöns Bruk (ett pappersbruk som beskrivs som Värmlands största privata arbetsplats med 900 anställda och drift dygnet runt, året om).

Kruse var en skicklig hockeyspelare som deltagit i såväl tv-pucken som i ett landslagsläger.

– Det lägret är jag stolt över. Fast strax innan hade jag brutit två fingrar. Jag tejpade ihop dem och talade inte om att jag var skadad. För jag ville så gärna vara med på lägret.

Han tänker efter, håller upp handen och visar sina fortfarande krokiga fingrar medan han tillägger:

– Dumt förstås, jag presterade ju inte lika bra som jag kunnat annars.

Redan i tidig ålder blev Jonas även intresserad av rally. Inte så konstigt eftersom han är värmlänning. Och en starkt bidragande anledning var att pappa **Jan** körde rally med framgång på distriktsnivå.

– Han jobbade hårt och drev bilverkstad med en kompis. Det var det klassiska, laga kunders bilar på dagarna och trimma rallybilar på kvällarna.

En dag tyckte Jan att rallytävlandet blev för kostsamt och slutade köra.

– Men innan dess lovade han mig att jag skulle få åka kartläsare åt honom när jag blev 13 år. Det där kom jag ihåg, och då fick han börja om.

De båda åkte rally tillsammans ända tills Jonas fyllde 18 och tog körkort.



FOTO: TONY WELAM

T Jonas var på god väg mot en mycket intressant hockeykarriär. Till slut tvingades han välja. Då blev det rally.

Snabba fakta **JONAS KRUSE**

Född: 1966-02-12.

Bor: Grums.

Familj: Ulrika Goodholm och barnen Fanny, 26 och Fia, 23.

Yrke: Expertkommentator på SVT. Söker fler jobb.

Hobby: Tycker om att följa mina barn i deras idrottsutövande. Kul att gå på hockey. Jag följer Färjestad så mycket jag kan. Spelar gärna golf ibland och tycker om att laga mat.

Klubb: Karlstads MC.

Co-driver: Maja Bengtsson.

Typ av noter: Beskrivande. "Gubbnoter", säger Maja.

Musiksmak: Gamla godingar blandat med nytt från Fias lista.

Läser: Nästan ingenting. Jo, på Facebook och Twitter.

På nätet kollar jag: WRC+ All live, Facebook och Twitter är viktiga informationskällor för mig i mitt jobb som expert.

Äter gärna: Hamburgare är min favorit. Eller någon annan köttbit.

Dricker gärna: Öl. Helst fatöl.

Tre favoritprylar: Extern högtalare, rallybilen och husbilen.

Tävlingsdebut: Kartläsare som 13-åring (våren 1979) och förare som 18-åring (våren 1984).

Antal tävlingar: Har inte koll på det.

Favorittävling: Finska VM-tävlingen för vägnas karaktär, och att den är så tuff och svår. En riktig utmaning!

Privatbil: VW Passat Alltrack.

Sportslig framtidsdröm: Att komma tillbaka som förare i rallysporten på ett schysst sätt. Och komma lite närmare de i toppen.

Styrka som förare: Rutinen. Jag är lite "tröglärd" men när jag har lärt mig något är jag ganska bra på det. Förr tror jag att snabba vägar passade mig bra.

Kan jag bli bättre på som förare: Det är mycket det. Nu inser jag riskerna lite mer än jag gjorde förr. Tänker för mycket och har svårt att våga på samma sätt.

Viktiga meriter som förare: Har gjort 11 VM-startar (1993-2001).

Mästerskapsmedaljer som förare:

1989 – JSM-silver

1994 – SM-guld, Nationella klassen

1997 – SM-silver, Lilla Grupp A

1998 – SM-silver, Lilla Grupp A

2000 – SM-guld, F2

2001 – SM-silver, Grupp A upp till 2000 cc

2002 – Norsk mästare i Grupp N

Utmärkelse:

2017 – Bilsportens Hederspris tillsammans med Johan Ejeborg

profilen



FOTO: BACKMANS FOTO

När Jonas och Per Schlegel säkrade norska Grupp N-titeln 2002 blev Kruse en av få som kan titulera sig nationella mästerskapsvinnare i tre olika bilklasser (FWD, RWD och AWD).

Första SM-guldet kom 1994

● **NÄR JONAS** började jobba på Steffansson Automotive i Kungälv 1989 fanns ett uttalat uppdrag att skapa en snabb nationell vinnarbil av Volvo 240.

– På den tiden var **Lennart Nodby** chef på BIMA, Volvos eftermarknad. Han var mycket drivande i den här motorsportsatsningen och har gjort mycket för svensk bilsport. Otroligt passionerad, duktig och snäll. Han betyder mycket för många men är en doldis som inte vill synas.

Jonas berättar att det fanns många idéer och 240-grejer på Volvos hyllor.

– Egentligen handlade det om att plocka ihop den gamla Grupp A-perioden till en nationell rallybil. Bland annat utvecklade vi stötdämparna bak.

ATT ANLITA förarna **Jonas Kruse** och **Kim Sevius** var smart ur marknadsföringsynpunkt. Båda var snabba och hade en frisk körstil.

– Jag var vild bakom ratten. Det bästa jag har gjort för min igenkänningsfaktor, som många än i dag kommer fram och vill prata om, var när jag körde föråkare med

Grupp H-240:n i South Swedish Rally. Det måste ha sett fränt ut.

DEN TÄVLINGEN, med bortåt 25 mil specialsträckor, gav massor av värdefull rutin både vad gäller kunskap om bilen, car control och inte minst användningen av noter som nu började användas ända ner på DM-nivå.

– Fast de helgerna kostade några bakskärmar, säger Jonas och skrattar.

Han hade bestämt sig för att han skulle ta ett SM-guld med 240:n.

– Egentligen, för karriärens skull, borde jag redan tidigare ha hoppat till en annan bil och annan klass. Men jag bara skulle ha det där SM-tecknet.

1994 korades Jonas till svensk rallymästare i nationella klassen. Och det var i elfte timmen, för strax efteråt friserade Volvo om sin motorsportsatsning.

De lade ut racingprojektet på **Jan "Flash" Nilsson**. Och Renault, som vid den tiden samverkade med Volvo, fick ta hand om rallyverksamheten. Hos Renault kom Kruse att bli en nyckelperson.



Högt tempo med yviga spårval blev ett kännetecken för Jonas. På bilden är han och co-drivern Anders Davidsson på väg mot SM-guldet i Nationella klassen. FOTO: TONY WELAM

► musik och jag spelar hög musik, till mångas förtret. Har gjort det sedan jag hade min första bil.

När 55-åringen sköljt ner den vällagade maten med mineralvatten förklarar han hur bra han trivs med livet just nu.

– Bra jobb på tv, jag får köra rally, kan komma ut ofta med husbilen och har dessutom mycket tid hemma. "Ullebulle" (som han med vördnad kallar sin kära) har

en yrkeskarriär hon trivs med och det går bra för våra vuxna döttrar. Jag uppskattar verkligen tillvaron!

HAN ÄGNAR INTE mängder av tid åt att titta tillbaka. Känslan är att Jonas Kruse har fullt upp med att leva i nuet och ta vara på tiden.

– Jag försöker spela lite golf också. Men i år har jag inte slagit ett enda slag. Får bli bättring nästa år. ►

"Jag försöker spela lite golf också. Men i år har jag inte slagit ett enda slag."

Vittne till svår olycka

● **I SIN ROLL** som rallyexpert på Sveriges Television var **Jonas Kruse** på plats för att bevaka SM-deltävlingen Rally Österlen den 20 augusti 2005. Han stod ute på en sträcka när han blev vittne till en svår olycka.

– En bil landade snett och träffade ett träd som välte över en grupp åskådare.

FYRA SKADADES varav en avled av sina skador.

– Jag anser att ingen gjorde fel. Avåkningskanaler kan ske och i det här fallet uppfattade vi det som att alla åskådare stod på ett behörigt avstånd från vägen. Att utgången blev så tragisk bedömer

jag som en serie mycket olyckliga händelser, menar han.

Omedelbart efteråt tog Jonas hand om den chockade föraren och kartläsaren. Pratade med dem och berättade hur han uppfattat situationen.

– Vi som varit på plats fick prata med så många och berätta vad vi hade sett. Dagen efter, på väg hem, träffade jag sonen till mannen som omkommit. Vi pratade länge om det inträffade, vad jag hade upplevt och framför allt fick han prata av sig i lugn och ro.

Senare fick Kruse en utmärkelse av tävlingsledaren **Lars Mattsson** som uppskattning för att han hanterat situationen på ett professionellt och bra sätt.

”Jag var vild bakom ratten. Det bästa jag har gjort för min igenkänningsfaktor, som många än i dag kommer fram och vill prata om, var när jag körde föråkare med Grupp H-240:n i South Swedish Rally.”



Redan första rallybilen, en Volvo Amazon, fick bekänna färg när Jonas kände sig som en världsmästare och tryckte högerfoten i pannrummet.



FOTO: BACKMANS FOTO

Rally blev viktigare än hockey på hög nivå

● **UNGE KRUSE** hade bara något steg kvar till en eventuell elitkarriär i hockey samtidigt som rally blev allt viktigare för honom.

– Genom hockeylaget fick jag tre-skiftsjobb på Gruvön. Samtidigt lovade pappa mig att hålla i ordning min rallybil om jag lovade att fortsätta spela hockey. Han och morsan ställde upp otroligt mycket. Men de ställde samtidigt motkrav att jag skulle hjälpa till och vara så delaktig jag kunde.

Jonas tränade hockey måndag, torsdag, fredag och spelade match onsdag och söndag. På så sätt var lördagarna vikta för rally.

KRUSE FUNDERAR LITE. Formulerar sig och utbrister:

– Vad jag uppskattar all hjälp jag har fått av mina föräldrar! Egentligen tycker jag lite synd om barn som kanske inte har samma engagemang från sina föräldrar och kanske tyvärr slutar med sin idrott på grund av det.

– Nåväl, jag hade lärt mig mycket genom att åka med pappa. Så fram på vårkanten 1984 när jag fyllt 18 år började jag köra själv, med en Volvo Amazon som farsan rattat.

– Problemet var att jag trodde jag var världsmästare direkt. Men riktigt så lätt var det ju inte.

Men han byggde snabbt upp ett vinnande tempo. Bara några månader efter förardebuten, när Jonas var 18 år och sex månader, kunde han kvittera ut A-förarlicensen.

– Rekordsnabbt. Fast det var ett lite annorlunda uppklassningssystem på den tiden.

I alla händelser är det inte många, om ens någon, i Sverige som har blivit A-förare ett halvår efter att de tagit körkort.

Han gjorde misstag, men inte särskilt många, på väg mot A-licensen. Och plötsligt skulle han tävla mot toppförare i distriktet, som **Mats Jonsson** och **Lars-Ove "Biffen" Olsson**.

– Alla de där storstjärnorna skulle jag ju slå. För hur svårt kunde det vara?

Inte helt enkelt, uppenbarligen.

– Nä, då fick man sig några näsbrännor. Tyvärr tog Amazonen slut, i en hemmatävling förstås. Sträckan innan var jag inte långt efter Mats Jonsson och farsan sa att jag skulle lugna ner mig. "Det här kommer inte att gå", sa han. Det begriper inte han, tänkte jag. Men det begrep han ju ...

I UNGDOMLIGT OFÖRSTÅND och ivern att köra ifrån Jonsson höll Kruse stumt över ett krön, kom fel och rullade brutalt framlänges.

– Väldigt otrevligt. Min första riktiga smäll och jag grät faktiskt när farsan kom och mötte mig vid målet. Riktigt känslösamt. Men tyvärr behövde jag lära mig det, eftersom jag trodde jag var världsmästare.

1989 var Jonas tvungen att välja. Hockey eller rally. Det började bli hög nivå på båda karriärerna. Han valde rally.

– Jag har faktiskt ångrat mig några gånger. Ibland när jag sitter och tittar när Färjestad spelar har jag tänkt: "Fan, vad hade hänt? Hade jag lyckats i hockeyn? Hade jag kommit längre?"

Rallykarriären tog fart med Volvo-jobb

● **EFTER EN SKROTNING** av första rallybilen kunde Jonas rallykarriär ha tagit slut. Då dök det upp hjälp från **Bengt Karlsson**, en av pappa **Jans** goda vänner.

– Hans brorsa jobbade på Toyota Team Europe och de hade en helt nybyggd Volvo 140 som han ställde till mitt förfogande. Det enda han sa var: "Men jag vill åka med".

Bengt var lugn, rutinerad och höll Jonas i schack. På så vis utvecklades han alltmer som chaufför, även om det blev en och annan natursyning med den bilen också.

– En gång slog jag i bakhjulet. Bengt sa, "Oj vilken flygtur". När vi öppnade dörren på servicen ramlade den ner en decimeter. Bom! Kardantunneln var som en korkskruv.

Karossen sattes "i spänn" i riktbank. Det tog tre dagar innan de lyckades räta ut den.

– Det är så många man skulle vilja träffa och säga: "Tack så mycket! Jag har inte glömt bort dig". För om man inte får all den där hjälpen när man verkligen behöver den så tar det stopp.

1989 fick han jobb hos Steffansson Automotive i Kungälv och flyttade ner dit.

– Via SAM fick jag och **Kim Sevius** hjälp av Volvo. Uppdraget var att göra 240:n till en snabb rallybil i Grupp H, eller Nationella klassen som den hette då. Bilarna fick vi stå för själva, men vi fick ekonomisk stöttning och även hjälp att bygga bilarna.

Samtidigt startades Volvo Original Cup, med syfte att skapa ett budgetvänligt insteg i rallysporten och en steg upp till Grupp H. **Carleric Johansson** blev general för VOC och inledningsvis var det



FOTO: TONY WELAM

Pappa Jan var oerhört viktig för Jonas karriär. Det var också huvudsakligen Jan som skötte Jonas tävlingsbilar när karriären inleddes och intensifierades.

många diskussioner om hur det tekniska VOC-reglementet skulle se ut.

– Största frågan var förstås om vi skulle ha diffspärr eller inte, minns Jonas.

I samband med SM-tävlingen Sapa-rallyt i Vetlanda sommaren 1989 körde far och son Kruse var sin VOC som föråkare. Jonas med manuell låda och Jan med automat.

– Vi åkte ganska bra tider och där någonstans bestämdes att vi skulle köra på konceptet utan diff. Och som tur var lade vi automatlådan åt sidan, säger Jonas med ett skratt.

I dag tycker Kruse det är kul att han var med och bidrog med idéer när den än i dag så stora VOC-klassen drog igång.

– Jag beundrar verkligen förarna som kör de där bilarna. Vilka sträcktider de sätter, vilka fantastiska chaufförer de är! Jag skulle aldrig sätta mig i en VOC-bil igen, för jädrar vad stryk jag skulle få.



"En fantastisk och lärorik tid

● **EFTER SM-GULDET** 1994 var Jonas tid som Volvo-chaufför över. Det svenska bilmärket samarbetade med franska Renault och fransmännen ville bygga sitt sportiga varumärke.

Renaults Sverigechef, **Lars-Olov Orméus**, anlätade Jonas som ansvarig för rallysatsningen, där Kruse kom att få försäljningsansvarige **Anders Larsson** som sin närmaste boss.

– Under ett intensivt möte med Orméus fick vi förklara vad som behövdes och vi fick i uppdrag att ta fram en budget. Jag fick även en helt okej månadslön. Inget vi

blev feta på, men jag och **Ulrika** klarade oss och kunde jobba med rally i nästan tio år.

PARET BESKRIVER det decenniet som "mer hjärta än hjärna" och att det var både fantastiskt roligt och lärorikt. De stärktes i kunskaper om företagsekonomi, ledarskap, att lägga budgetar och att ta hand om människor.

– Det hände att "Ullebulle" grät när vi skulle betala fakturor. Det var tuffa tider och många besvärliga papper. Svåraste var att vi jobbade år från år. Vi fick aldrig

någon långsiktighet. Men, vi fick vara med om tio professionella år!

1995 tävlade Jonas med Clio Williams i väntan på nya Mégane.

– Clion var en fantastisk bil. Helt otroligt bra! Speciellt Clio Maxi som jag bland annat körde Svenska Rallyt med. Året därpå kom Mégane men den var helt byggd för asfalt.

Det skapade massor av jobb för Jonas som samtidigt, tillsammans med sin Ulrika, grundade ett i alla bemärkelser mycket professionellt rallyteam. Dessutom startade de Clio Cup.

– Jag kommer ihåg att jag gick in till Anders Larsson och sa: "Vi drar igång Clio Cup!"

ANDERS UNDRADE hur många bilar de skulle komma att sälja och Jonas drog från höften när han sa, "20 stycken".

Kruse gick ut från mötet, livrädd.

– Jag hade ju ingen aning om vi skulle lyckas sälja så många bilar. Vi köpte dem färdigbyggda för rally från Renault Sport i Frankrike.

Oron var obefogad. Clio Cup blev en succé och bilarna såldes.

Idrott har alltid varit en stor del av Jonas liv. I ungdomen var han en mycket lovande hockeyspelare. Sedan tog rallysporten över. En framgångsrik förarkarriär utvecklades till roll som mentor och stallchef. En period var han dessutom förbundskapten tillsammans med Fredrik Eljas inom ramen för Svenska Bilsportförbundets juniorsatsning.

– Vi kompletterade varandra

jättebra. Han har mer näsa för affärer och idéer och jag lite mer av det rent sportsliga. Vi hade stora planer och drog igång klassikern med gula bilar dekorerade med tre blå kronor.

Dock var det någon som ansåg att rollerna som förbundskapten och expertkommentator i tv inte gick att kombinera.

– Lite synd. Så jag fick tyvärr sluta som förbundskapten.

"Vi hade stora planer och drog igång klassikern med gula bilar dekorerade med tre blå kronor."

Utan bromsar kunde det ha gått riktigt illa!

● **TROTS ATT DET** är 20 år sedan har minnet etsat sig fast hos **Jonas**. Den gången han kom med bra attack på en specialsträcka när en vinkel höger snabbt närmade sig. När Kruse skulle bromsa hade en bromsledning fallit ner bakom stoppet på bromspedalen som därmed var stum ...

– Rakt fram fanns en liten lucka mellan två stenmurar. Plötsligt såg vi några personer som var otäckt nära bilen.

När bilen dunsade ner på åkern funkade plötsligt bromsen igen. Jonas

vände, kom ut på vägen och fortsatte.

– Senare under tävlingen, på en serviceplats, kom en pappa med sin son och pratade med oss. Det var de som varit nära där jag åkte av. De berättade att de varit så nära att bilens backspegel hade puttat kepsen av sonen.

Kruse ryser av obehag när han berättar om incidenten som desto bättre inte orsakade någon fysisk skada.

– Men man blir alltid påmind om vilka små marginaler det kan vara i rallysporten.

*”Till slut kom resultaten.
Ett SM-guld och tre
SM-silver blev det som
Renault-förare.”*

med Renault”

Men de första två åren som chaufför i Mégane blev inte så bra som Renault-folket hoppats på. Jonas tordes inte säga att mycket berodde på bilen, som var skapt för asfalt.

– Då ökade pressen på oss. Inom koncernen fanns de som ville ha in andra förare i stället för mig. Men, jag skulle ha gjort om den där tiden igen. Bilen, och jag, blev allt bättre och till slut kom resultaten.

Ett SM-guld och tre SM-silver blev det som Renault-förare. Dessutom klasseger i finska VM-rallyt 1996 och klasseger i den svenska VM-tävlingen 2000.

Bilden är från finska VM-rallyt 1998. Fram till ökända Ouninpohja-sträckan gjorde Jonas sitt livs tävling som förare.

Tyvärr förvandlades glädjen till ont i ryggen i en hård landning.

FOTO: TONY WELAM

Nedan: I väntan på Renault Mégane fick Jonas köra Clio Maxi. En bil som han fortfarande öser superlativ över.

FOTO: BACKMANS FOTO



I Portugal puttades bilen över stupet av åskådare!

● **TVÅLITERSKLASSEN** i Portugals VM-rally 1998 var stark. 30 ekipage med många namnkunniga chaufförer som **Harri Rovannerä, Kenneth Eriksson, Mark Higgins** och hemmastjärnan **Adruzilo Lopes**. Och Jonas Kruse som för första gången i karriären lotsades av co-driverstjärnan **Bruno Berglund**.

Svenskarna i sin gula Renault Mégane åkte stabilt och noterade flertalet sträcktider mellan 4:e och 6:e plats i klassen. Framför allt höll de tidsödande problem på avstånd.

TÄVLINGEN PÅGICK i fyra dagar. Vid lunchtid tredje dagen, efter 15 sträckor, hade Kruse/Berglund avancerat till andra plats i klassen bakom vilt forcerande Lopes. Tretton sträckor återstod.

Svenskarna körde bra även på första delen av SS 16. Men sedan tog det stopp.

Sträckan heter Salgueiro-Lomba och sista halvan av den går nästan bara utför. Hårnålssvängarna avlöser varandra och i en av de sista blev det fel. Méganen stannade med nosen hängande över ett stup.

– Bruno var snabbt ute ur bilen med bogserlina och försökte dra bakåt. Till slut hoppade jag också ur för att hjälpa till, minns Kruse och fortsätter:

– Då kom tre kraftigt överförfriskade åskådare. De ville hjälpa till. Men de fattade fel, puttade Méganen framåt och den föll, över stupet!

Skärrad av situationen vågade Jonas först knappt gå fram och titta över kanten.

– När jag gjorde det såg jag att bilen knappt hade en enda skräma och stannat 30 meter ner, mot det enda trädet som fanns i ravinen. Hade den inte stannat mot det trädet hade vi aldrig hittat den igen.

FOTO: BILSPORTS ARKIV



Bland alla skickliga co-drivers som navigerat åt Kruse håller han Bruno Berglund (t.h.) allra högst. ”Svårt att beskriva vad, men det blir något helt annat i bilen när det kommer in en sådan kartläsare”, säger Jonas.

Tunga namn har navigerat åt Kruse

● **JONAS BESKRIVER** framgångar i rally som ett teamwork inne i bilen. Det spelar ingen roll hur hårt föraren vågar och kan ladda om inte kartläsaren gör sitt jobb på rätt sätt.

– En bra kartläsare är naturligtvis skicklig på att läsa noter. Lika viktigt är att han eller hon har koll och har ordning på allt. Då blir man lugn som förare och lägger fokus på rätt saker.

Under sin rallykarriär har Jonas haft förmånen att ha ett flertal riktigt skickliga kartläsare vid sin sida.

Namn som **Anders Dawidson, Håkan Ekholm, Leif Fredriksson, Anders Olsson** och **Per Schlegel** väger tungt. Och **Bruno Berglund!** Jonas ser ödmjuk ut när namnen läses upp för honom.

– Fantastiska människor allihop. Där har jag nog en liten sportslig dröm. Det vore roligt att få åka en tävling, med varje kartläsare man haft, en gång till.

Utan att ta udden av de andra toppnamnen förklarar Jonas att Bruno Berglund är exceptionell.

– Jag märkte det direkt. Det blir något helt annat i bilen när det kommer in en sådan kartläsare. Svårt att beskriva vad. Men en helhet, ett lugn, fokus på rätt saker. Alla små detaljer!

Kruse berättar om när han och Bruno VM-tävlande i Portugal 1998, deras första tävling ihop.

– Det går upp och ner och fram och tillbaka hela tiden på sträckorna där. Plötsligt

sträckte Bruno upp ett finger, som för att få mig extra uppmärksam. Inför en annan svår passage lade han handen på mig och sa: ”Du, ta det lugnt här nu”.

– Att få ha med Bruno i bilen var en fantastisk upplevelse.

Tyvärr tog duons samarbete, och Brunos kartläsarkarriär, slut i samband med finska VM-rallyt 1998.

EFTER DRYGT HALVA tävlingen låg duon fyra i stentuffa 2WD-klassen som då hette A7. På lördagseftermiddagen den 22 augusti attackerade de ökända Ouninpohja med den minst sagt ettriga Renault Méganen.

Jonas beskriver tävlingen fram till slutet av den 34,55 km långa sträckan som en av sina bästa insatser som förare någonsin.

– Tyvärr hoppade vi för långt över absolut sista ”flygkrönet” på sträckan. Vi landade stenhårt på vägen.

Bilen bottnade så hårt att bakaxeln gick av. Värre var att Bruno, som hade en risig rygg sedan tidigare, blev ännu sämre i ryggen. Även Jonas gjorde sig illa. En bit av en ryggkota slogs ut. Men han klarade sig bättre än sin co-driver.

– Jag har varit jätteledsen för det här många gånger. Det är riktigt jobbigt att se Bruno ha svårt att gå. Jävla skit alltså!

Nu har Jonas gjort ett omtag på sin rallykarriär. I dag är det han som är den rutinerade i bilen då han har 17-åriga kartläsarlöftet **Maja Bengtsson** vid sin sida.

Omtyckt expert på Sveriges Television

Maria Wallberg och Jonas Kruse har etablerat sig som en färgstark och folkjär tv-duo när det är dags för WRC-sändningar i Sveriges Television.
FOTO: T LEDIN/SVT

● **FÖR 18 ÅR SEDAN** tipsades Sveriges Television, av **Göran Björklund**, om **Jonas Kruse**. Han beskrevs som en man med stor erfarenhet av rally på hög nivå, dessutom med kunskap att förklara på begripligt vis. Och inte minst, med en trevlig framtoning.

Vips så var Kruse expertkommentator. Huvudsakligen i rallysändningar, men även när det vankades rallycross och annan bilsport.

Nu har Jonas synts många timmar i tv där han levererat träffsäkra analyser, bjudit på skvallor och skrattat med värme rakt in i folkhemmet.

Och medan vi vanliga människor avkopplat dricker kaffe och äter bulle i tv-soffan innebär tv-helgerna mängder av jobb för Jonas.

– Tyvärr är vi ju sällan på plats på tävlingarna. På det viset tappar vi kanske lite känsla. Men jag lägger minst två dagar före sändning på att läsa allt jag hittar om rally-VM. Ärligt talat pågår ju det jobbet

konstant, året om. Men det intensifieras dagarna före sändning.

Han har givetvis också personliga kontakter högt upp i WRC-skiktet som han ringer till för att få veta de aktuella förutsättningarna.

NÄR GRÖNA LAMPAN lyser i studion gäller det att vara påläst. Programledarna har inte sett bildmaterialet innan, utan kommenterar live.

– Det är precis så svårt som det låter. Prova att se sändningen utan ljud och kommentera själv.

Det tipset kom faktiskt från **Tommy Kristoffersson** en gång när Jonas fick kritik på sociala medier av någon som inte tyckte att han gjorde ett bra jobb.

– Självklart kan inte alla uppskatta det jag gör. Men faktum är att jag fått otroligt mycket positiv feedback. Tv har enorm genomslagskraft. Ofta möter jag folk på stan, i någon hiss, på tåget, som hälsar och säger att de sett mig på tv.

Jonas uppskattar att bli igenkänd och känner stolthet när han möter glada reaktioner från folk han aldrig har träffat tidigare.

– Det enda tråkiga är ju att det är tv-jobbet jag är känd för. Inte allt jag har gjort i rallyskogen i alla år, säger Jonas och brister ut i ett hjärtligt skratt.

Han berömmar också sina SVT-kollegor. Rutinerade och motorsportintresserade **Johan Ejeberg** har en bakgrund som både spelare och domare inom tennis. Han började på SVT 1994 och har fungerat lite som en mentor åt Jonas.

– Ejeberg har varit ett tryggt stöd för mig och lärt mig mycket om hur jobbet på tv fungerar. Han hör av sig med feedback efter nästan varje sändning, kommenterar Jonas.

Och **Maria Wallberg**, som spelade vattenpolo på elitnivå i tonåren och började jobba på Sveriges Television 2005.

– Hon är helt otrolig och njuter verkligen av sitt jobb. Om jag gör saker 110 procent, så gör hon saker 135 procent. Inget får

vara fel eller gå snett. Och hon älskar rally. Jag kan få sms av henne mitt i natten med något rallyskvaller eller rallybild som hon har reagerat på.

DUON HAR lärt känna varandra bra och har alltmer hittat en kemi som gör tv-sändningarna bättre och bättre.

– Vi kan skoja och skratta lite i sändning, vi är oss själva alltmer och det tror jag går hem i stugorna.

Det enda Jonas önskar är att få vara mer "nördig" i sändningarna. Han skulle vilja göra djupgående inslag om teknik, stötdämpare och annat för de riktigt intresserade.

– Men då måste vi vara på plats på tävlingarna.

Å andra sidan kan livskamraten **Ulrika** ofta följa med Jonas till Stockholm under tv-helgerna och sköta sitt jobb därifrån. Trots att han har stressiga tidsscheman dessa helger hinner de få lite kvalitetstid tillsammans, kanske på någon trevlig restaurang.

► Vid sidan om lyckades han ändå, i allra högsta grad, att vara delaktig när P-G Andersson och Patrik Sandell matchades fram till sina junior-VM-titlar.

Innan dess hade han själv rättat hem tre nationella mästerskapsguld och en handfull silvermedaljer i SM.

NU HAR KRUSE på allvar gjort comeback som förare i rally-SM.

En grannliga uppgift med tanke på de forna framgångarna.

– Med åldern har jag börjat inse riskerna på ett annat sätt. Jag har svårt att våga som förr och liksom släppa på som jag gjorde. Men jag tycker själv att jag gör det ganska bra, för att inte ha kört så mycket på senare år.

– Samtidigt har jag ju ögonen på mig med tanke på mitt jobb som expertkommentator. ►

”Samtidigt har jag ju ögonen på mig med tanke på mitt jobb som expertkommentator.”



”Det enda tråkiga är ju att det är tv-jobbet jag är känd för. Inte allt jag har gjort i rallyskogen i alla år.”

Trivs bra i rollen som mentor åt unga talanger

● **KILLAR OCH TJEJER** som har hög ambitionsnivå och vill ta sin idrottskarriär så långt som möjligt behöver gott om support. Förutom ekonomisk hjälp är biten med vägledning, tips och råd oerhört viktig.

Jonas har agerat mentor åt flera ungdomar som sedan har kommit riktigt långt. Framför allt förare som **P-G Andersson** och **Patrik Sandell**.

– Jag var väl bidragande till P-G:s första junior-VM-titel. Även till Patrik, men i hans fall fanns andra som lade ner mer tid än vad jag gjorde, funderar Kruse och förklarar hur han använder sin breda erfarenhet.

– Jag tror att jag är ärlig, väldigt öppen och bra på att lägga strategier vad gäller till exempel VM-tävlingar. Upp till junior-VM räcker jag till som mentor. Steget vidare efter JVM kräver så mycket mer och där har jag inte riktigt den erfarenheten som krävs.

Samarbetet med P-G rotades när Andersson körde Clio Cup 2002 och året därpå rattade Clio Super 1600 med Kruse som stallchef.

– Han och hans kartläsare **Jonas Andersson** kom in i teamet med glädje. Det var verkligen två unga, hungriga killar som ville mycket.

– Och P-G är en riktig laddare! Vinner han första och andra sträckan i ett rally växer hans självförtroende. Då finns det ingen annan som tar honom, oavsett vad de heter.

Efter två Renault-säsonger fick P-G kontrakt med Suzuki med målsättning att vinna junior-VM 2004.

VM-säsongen började inget vidare för Andersson. Då tog han och hans pappa **Morgan** kontakt med Kruse för att lyfta självförtroendet.

– I juni tog jag med hela familjen och åkte ner till VM-tävlingen i Turkiet för att supporta P-G. Jag rekade alla sträckor och la upp en plan åt honom, berättar Jonas.

En bit in i tävlingen låg den unge svensken fyra och var frustrerad. Jonas instruerade honom att behålla tempot för att inte slå sönder bilen på de krävande vägarna.

Samtidigt eldade konkurrenterna på, drabbades av punkteringar och tekniska problem.

– Allt jag sa till P-G stämde till slut. Där hade jag förstås en jädra tur också.

P-G klättrade stadigt i resultatlistan och tog slutligen sin första delseger i JVM.

– Där vände det, han vann fler tävlingar och blev till slut världsmästare. Det var otroligt häftigt att se den utvecklingen och sedan dess har vi en speciell relation med stor respekt för varandra.

Två år senare överlät Kruse sin Clio S1600 till Patrik Sandell för att han skulle få en chans på junior-VM.

– Kanske var jag lite mätt på mitt eget tävlande. Samtidigt var ju S1600:an en moped för mig, i jämförelse med Méganen jag kört tidigare. Då hittade vi en lösning tillsammans med Renault där vi kunde matcha fram Sandell och hans kartläsare **Emil Axelsson** till JVM-guld.

Jonas tänker tillbaka på tiden som mentor och stallchef och säger efter en stund:

– Det skulle vara jätteroligt att hjälpa fram ännu en junior, till JVM-guld. Framgångarna med P-G är en liten solskenshistoria som man kan tänka på när man är ledsen. Att det gjorde jag bra i alla fall.

Toyota-succé i Svenska Rallyt

● **I MITTEN AV FEBRUARI** 1999 gjorde **Jonas Kruse** och co-drivern **Per Schlegel** en intressant privatförarstart i det svenska VM-rallyt. Mitt i Renault-engagemanget kom duon till Karlstad med en Grupp A-vässad Toyota Celica GT-Four. 4WD-debuten hade klarats av i Sandviken och Vinterpokalen tre veckor tidigare.

Mot alla VM-proffs med fabriksstöttning fanns så klart inte mycket att göra. Men Jonas och Per genomförde tävlingen på ett utmärkt sätt och blev tolv totalt. Samtliga Grupp N- och 2-litersstjärnor var akterseglade.

– Den insatsen rankar jag fortfarande som en av mina bästa som förare. Det var riktigt bra, kommenterar Jonas och tillägger med ett skrat:

– Och jag var ju bästa värmlänning i tävlingen!

Tillsammans med **Per Schlegel** nådde **Jonas** sitt främsta totalresultat (12:a) i Svenska Rallyt 1999. Den insatsen värderar Kruse fortfarande som en av sina främsta som förare. FOTO: BACKMANS FOTO

BILSPORT Rally & Racing PRENUMERERA



SOM PRENUMERANT FÅR DU FLERA FÖRDELAR

- Du får rabatter på entréer
- Du får exklusiva erbjudanden
- Du betalar mindre än vid köp av lösnummer

TA DEL AV FÖRDELARNA DU OCKSÅ
Starta din prenumeration på
www.rallyracing.se/prenumerera

SM-säsongen 2021 blev ett riktigt återtag till hetluften för Jonas. I Team Nybes vassa Toyota Corolla tog han två sträcksegrar i finaltävlingen. Trots två brutna tävlingar noterade han en slutlig åttondeplats i SM-tabellen.

FOTO: MIKAEL JOHANSSON



FOTO: MICKE FRANSSON

Samarbetet med 17-åriga Maja Bengtsson fungerar utmärkt. Jonas berömmar den unga talangen och säger att han inte skulle kunna tänka sig en annan kartläsare nu.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Säsongen 2020 rattade Jonas Team Nybes Volvo 940 i några tävlingar. Här, i Slottssprinten Light, var samarbetet med kartläsare-Maja helt nytt samtidigt som Jonas åkte brett som i fornstora dagar.

► Jag sitter i tv och berättar hur världsstjärnorna ska köra, påpekar fel de gör och så kör jag själv som ett ...

Jonas börjar skratta. Han har en behaglig självdistans, även om han tar sin SM-comeback på allvar och imponerade både i Snapphanerallyt och Skilling 500.

Gnistan för rally har den initierade värmlänningen definitivt kvar. Och kärleken till ishockey

frodas, inte minst när han så ofta som möjligt följer Färjestad på plats i Lörbergs Arena i Karlstad.

– Vem vet? Jag kanske hade lyckats i hockey.

Det hade han säkert gjort.

Spaghetten är slut och kvällen börjar bli sen. Ett trevligt samtal om det mesta rundas av.

Vilken tur för rallysporten att Jonas Kruse valde att fokusera på biltävlandet. ●

”Med åldern har jag börjat inse riskerna på ett annat sätt. Jag har svårt att våga som förr ...”

Kruses tips till dig med höga ambitioner

● **MED ALL SIN ERFARENHET** som förare, teamchef och goda inblick i världseliten kan **Jonas** ge en del tänkvärda tips till dig som har riktigt höga ambitioner med ditt rallytävlande.

– Först och främst handlar det om i vilket stadium du befinner dig. Oavsett är det så klart viktigt att köra mycket bil. Och har du kommit en bit i karriären, kanske börjat nå framgång i SM, så är det viktigt att inte fastna i Sverige.

– Du måste göra utstick utomlands. Där möter du längre tävlingar, annorlunda underlag, högt tempo och annan atmosfär. Sådant skapar rutin.

– Noter är mycket viktigt. Du kan öva på att både skriva och läsa noter när som helst. Kostar inte mer än bensin och tid. Ta hjälp av rutinerade kartläsare. Lär er att finslipa noterna och göra dem enkla.

– Dessutom måste du fråga de som varit med. Mig till exempel. Fråga så du slipper göra om onödiga och kanske kostsamma misstag som vi har gjort.

Nysatsning på rally tillsammans med Team Nybe

● **JONAS KRUSE** har aldrig slutat köra rally. Efter de intensiva åren med Volvo och Renault (1989-2001) har han tävlat i mer privata satsningar. 2002 blev han norsk Grupp N-mästare med Subaru Impreza. Därmed är han en av få som vunnit nationella mästerskapsguld i rally med tre typer av bilar, RWD, FWD och AWD.

Tävlandet fortsatte, mycket sporadiskt, fram till och med säsongen 2017.

Våren 2018 tog Team Nybes **Mathias Bengtsson** kontakt med Jonas och undrade om han hade lust att ratta den välkända "Nybe-240:n" som bland annat rattats med framgång av **Robin Sandberg**.

Kruse var inte nödbedd. Sedan dess har relationen mellan familjerna Kruse och Bengtsson utvecklats till nära vänskap.

Förra året ställde Team Nybe en potent Volvo 940 till Kruses förfogande. Då hamnade Mathias dotter, **Maja**, i högerstolen. Hon hade inte ens fyllt 16 år men redan uttalat en stark ambition att göra karriär som kartläsare.

– I första tävlingen sa hon knappt hej. Vi satt i bilen och det var dödyst. Hon vågade inte säga något och jag visste inte vad jag skulle säga. Nu har det gått ett drygt år, hon har nyss fyllt 17, vi skratrar och skämtar och jag stormtrivs med henne.

– Att samarbeta med Maja är jättestressant. Hon har ju en väg att vandra med allt som förväntas av en riktigt skicklig kartläsare. Men hon utvecklas för varje sträcka.

JONAS BERÄTTAR att han försöker vara öppen mot henne och delar med sig av sin erfarenhet och innersta tankar i syfte att stärka henne i rollen som kartläsare.

– Det är en jätterolig resa att göra. Just nu skulle jag inte kunna tänka mig en annan kartläsare. Notläsningen är överkligt bra och jag tänker inte en sekund på sträckorna att det sitter en tonåring bredvid mig. Maja är en supercool tjej, på alla vis!

– I framtiden kommer förare som hon åker med att behöva hennes stöd. Inte

bara i tävlingar, utan på tester, när det gäller psykologi och att hon har ordning och reda på allt.

Jonas satsning på SM tillsammans med Team Nybe är inte "bara en skojig grej".

– Nej, rallytävlandet betyder mycket för mig. Jag sätter press på mig själv och min förhoppning är att komma tillbaka till sporten på ett schysst sätt. Att närma mig toppen och fightas om topp fem-placeringar.

I SM-deltävlingen Snapphanerallyt var den målsättningen på väg att infrias med råge. Efter två sträckor låg Jonas och Maja tvåa i stenhårda Nationella 2WD. Tyvärr bröt duon två sträckor senare när en bult i bakvagnen brast.

När det var dags för årets SM-final, Skilling 500, då hade Jonas hittat ett riktigt vasst tempo. Han och Maja tog två sträcksegrar och ledde klassen efter femte sträckan!

Vid målgång bokförde duon en imponerande fjärde plats i klassen och sjuttonde totalt.

Familjen betyder mycket

● **ULRIKA GOODHOLM** är Jonas Kruses livskamrat sedan många år tillbaka. Eller, "Ullebulle" som han kärleksfullt tilltalar henne.

De gick på samma skola. Ulrika spelade fotboll och Jonas lirade hockey.

– Vi hade nog spanat in varandra redan i 15-årsåldern. Men vi blev inte ihop förrän runt 18-årsåldern, berättar Ulrika.

– Jag minns att du hade skrivit mitt namn på din rullgardin, avslöjar Jonas!

Sedan dess har de hållit ihop. De har två vuxna döttrar, **Fanny** och **Fia**, och de bor i Grums, ett par mil väster om Karlstad.

– Familjen är väldigt viktig för mig. Det märker man under resans gång, när man blir äldre. Man uppskattar sin familj och sin sambo alltmer, säger Jonas.

Just nu är han dessutom i en period av sitt liv som han tycker väldigt mycket om.

– Mitt jobb på SVT gör att jag får jobba med det roligaste jag vet. Jag har ganska mycket tid hemma, är ordningsam och ägnar en del tid åt att städa.

Ulrika sticker emellan:

– Du är den enda jag känner som städar till "Lugna favoriter".

Paret skrattar och Jonas nickar igenkännande när Ulrika fortsätter:

– Och eftersom du har det jobb du har så är det ofta du som fixar fredagsmys. Du tycker ju det är jätteroligt att få gå och handla utan mig som talar om att "det där behöver vi inte".

Jonas skrattar gott och utbrister:

– Alldeles rätt!

AUTORACING

SNABBA LEVERANSER • STORT LAGER • FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR



sparco



Sabelt



EBC
BRAKES



POWERFLEX



lifeline



SIMPSON



Auto Meter
COMPETITION INSTRUMENTS



KONI



Eibach



K&N
SUPERIOR AIRFLOW.
SUPERIOR PERFORMANCE.

AUTORACING.SE

Följ oss på sociala medier!

@Autoracing

SVENSK BILSPORT

Partner till Svensk Bilsport



FOTO: TIMO ANIS/WORDS PR

FOTO: GRX-SET WORLD RX TEAM



Niclas Grönholm tog sin andra seger för året

● **ÅRETS NÄST SISTA** VM-helg i rallycross kördes i mitten av oktober i Portugal. Hyundai-föraren **Niclas Grönholm** (bilden) var kvalfyra, blev tvåa i sin semifinal och vann därefter finalen.

VM-ledaren **Timmy Hansen**, Peugeot, kvalade bäst, vann semifinalen och blev tvåa i finalen. Därmed stärkte han sin VM-ledning inför avslutande dubbelhelgen i Tyskland som arrangeras sista helgen i november.

I Tyskland körs två tävlingar och därmed finns fortfarande 60 poäng att köra om. Det innebär att fem förare har teoretisk chans att ta guld.

Topp tre i tabellen inför avslutningen är att Timmy Hansen leder med 17 poäng före **Johan Kristoffersson** och **Kevin Hansen** är trea, bara två poäng bakom Kristoffersson.

Förhoppningsvis vänder den negativa trenden vad gäller antal startande i VM:s toppklass. I Portugal kom nämligen inte fler än sju bilar till start.

GT4-guldet till Holmlund/Skärås

● I **BILSPORT RALLY&RACING** 5/2021 kunde du läsa ett stort reportage om Toyota Gazoo Racing Swedens GT4-satsning inför årets säsong.

Nu kan året som kom att innehålla fyra racehelger summeras. Toyota-teamet med förarna **Hans Holmlund** och **Emil Skärås** vann mästerskapet före **Daniel Roos/Erik Behrens**, Alfab Racing.

Efter en dramatisk avslutning jublade två lättade Toyota-förare medan teamchefen **Tobias Johansson** var mer samlad, om än lika lycklig. Tobias och hans Brovallen Racing har drivit bilar i svensk elitracering i 22 år. Det här var första mästerskapsguldet för honom sedan han själv vann privatcupen i STCC 2008.

GT4-mästerskapet har vuxit under året och inför säsongen 2022 fördjupar GT4 Scandinavia och promotorn SRO sitt samarbete. En kalender med fem deltävlingar är på gång och flera nya bilar/team ser ut att tillkomma.



FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON/TOYOTA

Oliver vass på asfalt med WRC-bil

● **SÄSONGENS NÄST SISTA** VM-rally avgjordes på fina asfaltvägar i trakterna kring Barcelona.

Svenske talangen **Oliver Solberg** och hans nye co-driver, **Craig Drew**, körde karriärens första asfaltrally med WRC-bil. Oliver var på plats för att lära inför framtiden och gjorde en fin insats med sin Hyundai i20 Coupé WRC när han blev sju totalt. Enda strulet under helgen var ett mindre kopplingsproblem på lördagskvällen.

Belgiska Hyundai-duon **Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe** vann tävlingen. Och i absoluta toppstriden om VM-medaljerna tog **Elfyn Evans/Scott Martin** in sju poäng på VM-ledaren **Sébastien Ogier/Julien Ingrassia**.

När finalen körs i Italien tredje helgen i november handlar guldfighten om Toyota-förarna Evans och Ogier. Den senare leder med 17 poäng.

Noterat

✓ Lotsad av **Marko Salminen** tog 19-årige finländaren **Sami Pajari** årets JVM-titel i rally.

✓ Efter USA:s GP återstår fem av årets Formel 1-helger. Förartabellen toppas av **Max Verstappen** (Red Bull), 10 poäng före **Lewis Hamilton** (Mercedes).

✓ Efter två av fem racehelger i amerikanska Nitro Rallycross-serien leder **Timmy Hansen** före **Scott Speed** och **Kevin Hansen**. Bara två poäng skiljer de tre åt. 2018 blev Timmy mästare och 2019 stod Kevin högst upp på pallen. Förra året kördes inte serien på grund av covid-19.

✓ Fjärde deltävlingen av Extreme E-serien (på Sardinien) vanns av **Johan Kristoffersson/Molly Taylor**. Detta var duons tredje seger i år och de stärkte därmed greppet om mästerskapstiteln inför finalen på engelska sydkusten 18-19 december.

✓ SM i bilcross avslutades med final på Tabergsbanan i Jönköping sista helgen i september. Totalt vann **Tobias Svärd**. Cupen för bakhjulsdrivna bilar togs hem av **Mikael Thiman** medan **Madelene Karlsson** vann tjejligan.

✓ 35-årige tysken **Maximilian Götz** avslutade årets DTM-mästerskap på ett urstarkt vis, genom att vinna de båda sista racen. Det gjorde Mercedes-föraren till årets mästare, tre poäng före 19-årige nyzeeländaren **Liam Lawson**, Ferrari. Lawson vann dock juniormästerskapet överlägset.

✓ KAK:s **Hampus Rydman** vann Ginetta GT5 Challenge för fjärde året i rad. Han avstod finalen för att då köra GT4. Därmed lämnade han vägen öppen för mästerskapstvåan, **Kevin Blomberg**, Falkenbergs MK, att vinna de två avslutande racen på Mantorp Park.

✓ Med två helger kvar av FIA WTCR toppar Cyan Racing-föraren **Yann Erlacher** tabellen. Bästa svensk är **Thed Björk**, Cyan Performance, på åttonde plats.

✓ Grus-SM i rally avslutades i Sigtuna. 4WD-mästare blev **Mats Jonsson/Jon Magnusson** och till 2WD-mästare korades **Niklas Ledin/Jonna Olsson**. För Mats var detta 19:e (!) rally-SM-guldet i karriären.

Joel Granfors blev fyra totalt

● **JOEL GRANFORS** avslutade sin första säsong i internationell formelbilsracing som fyra totalt i det brittiska Formel 4-mästerskapet där han samtidigt blev Fortec-teamets bäst placerade förare.

Svensken slutade 91 poäng bakom mästerskapsvinnaren **Matthew Rees**, Storbritannien.

Under säsongen tog Joel en raceseger, åtta pallplatser, fyra snabbaste varv samt banrekord på Thruxton-banan.

FOTO: GAVIN BAKER PHOTOGRAPHY/ROAD TO INDY



Lundqvist blev trea i Indy Lights

● **LINUS LUNDQVIST** avslutade sin debutsäsong i amerikanska Indy Lights på bästa sätt med seger i svåra väderförhållanden på Mid-Ohio Sports Car Course.

Svensken slutar trea i förartabellen, bäste icke-amerikan, och hans team, Global Racing Group with HMD Motorsports, säkrade titeln i teammästerskapet.

Under säsongen vann Linus tre race, tog elva pallplatser, tre pole positions och två snabbaste varv. **Kyle Kirkwood** vann mästerskapet.

När den här tidningen sänts på tryck kör Lundqvist sitt första test i IndyCar.



VERKSTADSKUNGEN.SE



Beprovad maskin för rallydäck med hårda stommar

Däckmaskin två hjulparmar
17 995 SEK inkl. moms.



Verkstadskungen återförsäljare i Sverige för tyska Twin-Busch

Lokaliserade i Skene, Västra Götaland. Köp tryggt med Klarna på vår hemsida, hämta själv på vårt lager eller få det levererat med DHL.

010-330 38 38
info@verkstadskungen.se
Skrålabäcksgatan 10
511 63 Skene



VERKSTADSKUNGEN
VERKSTADSKUNGEN.SE

Sanna Andréasson SSK-mästare 2021

● **SANNA ANDRÉASSON** från Gråbo, som tävlar för MK i Väst, skrev in sig i historieböckerna när hon blev den första kvinnliga SSK-mästaren genom tiderna. Hon vann även VolvoCupen totalt 2021 i sin Volvo 850.

– Detta trodde jag inte när säsongen startade, men nu är jag bäst i familjen. Både brorsan **Jimmy** och pappa **Benno** har tävlat i klassen tidigare, men inte vunnit totalt. Så nu får vi se vem som kör bilen 2022, sa Sanna efter att hon tagit emot segerpokalen på Kinnekulle Ring där SSK-finalen avgjordes.

Övriga segrare i SSK-klasserna 2021:

Renault Junior Cup – Kristoffer Norling, Rättvik Racing.

SSK Klass 2 – Richard Edberg, SSK.

SSK Klass 3A – Joel Thorén, Falkenbergs MK.

SSK Klass 3B – Mats Blomkvist, SVKG.

SSK Klass 3C – Samuel Johansson, Falkenbergs MK.

Classic Racing – Stefan Axelsson, MK Team Westom.

Classic Standard – Sten Jarl, SSK.



FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON/RACEFOTO

Formula Nordic- dominanten William Karlsson

● **MED SJU** racesegrar och ytterligare fem pallplatser har KAK:s **William Karlsson** (bilden) dominerat Formula Nordic i år. Han blev klar mästare redan i säsongens näst sista race-helg, på Mantorp Park. Därmed kunde han åka till finalen på Ring Knutstorp veckan därpå utan den minsta press på sig.

Årets två sista race vanns av **Philip Victorsson** och **Elias Adestam**, båda KAK. Victorsson och Adestam blev också tvåa respektive trea i mästerskapet.



FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON/RACEFOTO



Strandbergs andra raka V8 TC-guld

● **DENNIS STRANDBERG** (bilden), Helsingborgs KK, kom till finalhelgen på Ring Knutstorp som klar mästare i V8 Thunder Cars, för andra året i rad.

Här utmanades han av bland andra **Emil Persson**, Karlskoga MF. Emil vann V8 TC 2018 och 2019. Nu gjorde han ett inbrott i serien.

Första heatet vanns av Strandberg före Persson. Andra racet vanns av inbrottande **Christoffer Bergström**, SSK, före Persson.

I årets tre första tävlingar var antalet deltagare i klassen tämligen lågt. Desto bättre har fler kommit till start under andra halvan av säsongen. Inte minst under finalhelgen där 15 ekipage kom till start.

Andreas Nilsson, MK Rimo, tog slutlig silvermedalj och **Conny Brorsson**, Hyllinge MS tog brons.



FOTO: V8 THUNDER CARS MEDIA

Ericsson på hedrande sjätteplats i IndyCar

● **ÅRETS INDYCAR-FINAL** avgjordes på tekniska stadsbanan Long Beach utanför Los Angeles. Racet vanns av **Colton Herta**. Men det var **Alex Palou** som säkrade mästerskapstiteln. Första gången en spansk förare vann IndyCar-mästerskapet.

För svenskarna gick det både upp och ner. **Felix Rosenqvist** har haft en tung säsong men avslutade positivt med hög fart och tog en slutlig 21:a plats i tabellen. Då har han bland annat stått över två race efter en våldsam krasch i somras.

Marcus Ericsson försvann tidigt ur finalracet. Men han blev sexa i tabellen efter två racesegrar och flera framskjutna placeringar.

Både Ericsson och Rosenqvist fortsätter köra IndyCar nästa säsong.

Nytt från kartingvärlden

✓ Efter att ha gått till växlat inför hemma-VM i Kristianstad, återvände **Norton Andreasson** till OK-klassen inför oväxlade VM på spanska Campillos-banan norr om Malaga och blev där finfin fyra och bäste TonyKart-förare i genrepet – Champions of the Future – i kamp med hela VM-eliten. I förfinalen hade Ward-föraren dessförinnan kört upp sig steg för steg från tionde startposition till andraplats i mål. I finalen tog han sedan starten och ledde i tre varv för att sedan successivt tvingas släppa förbi tre KartRepublic-förare. VM avgjorde dagarna efter att den här tidningen gått till tryck.

✓ Järfälla-föraren **Sebastian Hedin** vann ett av sina kvalheat, startade sju och slutade femma och bäste Birel-förare i IAME X30 Senior-klassen vid världsfinalen på Adria-banan utanför Venedig. Femton svenska förare var på plats, flertalet av dem i X30 Mini, X30 Junior och X30 Senior, klasser som alla hade stora startfält. Men bara Hedin tog sig till final. Starkt körde även Hedins teamchef **Kenneth Hildebrand** som var tvåa i Master-klassen efter kvalheaten och så småningom finalsjua. I den betydligt tunnare växellådklassen knep Albin Karlsson en fin tredjeplats.

✓ I WSK Open-serien körde **Scott Kin Lindblom** i mål som fyra på Lonato i första rondan, men bröt två veckor senare på Adria. Han var även där väl framme, men voltade illa i ett kvalheat och fick föras till sjukhus. Scott hoppas dock på comeback till säsongsspurten i november.

Racing med Mattias Persson

BTCC – bäst i klassen just nu

● **UNDER DEN HÄR SÄSONGEN** har jag rest ganska mycket till England, huvudsakligen för att bevaka vårt svenskpopp **Joel Granfors** i det brittiska Formel 4-mästerskapet. England är som bekant en motorsportens högborg – och just den saken tycker jag har blivit ännu tydligare genom pandemin.

F4-tävlingarna är i sig alltid underhållande. De är välarrangerade och konkurrenskraftiga, och en perfekt plats för unga förare att lära inför framtiden. Det var till exempel här som **Linus Lundqvist** inledde sin internationella resa, som sedan dess tagit honom till tröskeln av IndyCar – och 2015 års mästare hette **Lando Norris**.

En stor styrka för brittiska Formel 4 är själva evenemangsplattformen. Serien ingår i ett välformat supportpaket till dragloket BTCC – British Touring Car Championship, motsvarigheten till vårt STCC. I samma plattform ryms också Mini Challenge, Ginetta Juniors (kolla in på Youtube för högklassigt tidsfördriv!), Ginetta GT4 Supercup och brittiska Porsche Carrera Cup.

DET ÄR HJÄRTEVÄRMANDE att vara på plats och se hur stort intresset för de här evenemangen faktiskt är. Organisatören Toca har gjort ett imponerande jobb och tagit inte bara huvudklassen, utan hela paketet, starkt genom covid-19-pandemin.

BTCC mönstrar under 2021 ett stående startfält på 30 bilar. Det finns fabriksstödda satsningar från BMW, Ford och Toyota, och ytterligare fem bilmodeller på gridden. Man genomför 10 deltävlingar och totalt 30 race. Biljetterna ligger på 35 pund – och publiksnittet på runt 40.000 besökare.

Det är sannerligen inte illa för ett nationellt touring car-mästerskap. Faktum är att det är riktigt, riktigt bra. BTCC är på väldigt många sätt den ledande standardbils-serien i världen just nu. VM-motsvarigheten WTCR, till exempel, ställer tiotalet bilar färre på gridden och har ändå en internationell bas att samla team och deltagare kring.

BTCC-bilarna är dessutom i mitt tycke numera, sedan DTM försvunnit som vi tidigare kände det, de intrycksmässigt mest spektakulära i touring car-världen. Möjligen i konkurrens med den australiska Supercars-serien, som dock drabbats hårdare av Covid-19 och hålls tillbaka av bara två deltagande fabrikanter (Holden och Ford).

BAKOM FRAMGÅNGARNA finns det så kallade NGTC-reglementet, som går ut på att en lång rad standardiserade komponenter används i samtliga bilar men att motorutvecklingen är relativt fri. NGTC-reglementet var alternativet till TTA/Solution F när STCC splittrades för snart tio år sedan, men dömdes då ut av kostnadsskäl. Huruvida det var rätt eller fel är en helt annan diskussion, och i stället fick svensk racing till slut det nuvarande TCR-reglementet som förstås också har sina fördelar (framför allt internationell relevans).

Kontentan är, helt enkelt, att BTCC har ett paket som verkligen fungerar. Man är bäst i klassen just nu – och det finns garanterat lärdomar att dra av våra brittiska vänner.



www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!



Sinterlameller från KEP
Håller vad dom lovar!



220 volts däckskärare 1495:-
Suverän maskin för att trimma t.ex. folkracedäcken eller förlänga livet lite på hojdäcken!



Dalhems
50 YEARS
1970-2020
dalhems.com



OMP TRS
FIA-stol från 3090:-

Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35

Däcken köper du på mocomp.se



För en säker seger!



0303-74 00 28

Facebook.com/mocompab



Topptrion i Sprint Challenge. Från vänster: Per Anderson, Marcus Annervi och Fredrik Danner.



FOTO: ARMIN HADZIC

Lukas Sundahl – för fjärde året i rad

● **WÄXJÖ MS-FÖRAREN** Lukas Sundahl vann Porsche Carrera Cup Scandinavia för fjärde året i rad. Något som ingen lyckats med tidigare.

Smälningen dominerade säsongsinledningen med fem raka segrar. Därefter fick han lite konkurrens av SMK

Örebro Hampus Ericsson. Slutligen var Sundahl tillbaka i god form och vann de fem avslutande racen. Ericsson blev totaltvå och Edvin Hellsten, KAK, tog brons.

Sundahl har redan avslöjat att han gjort klart för ytterligare två säsonger i Carrera Cup Scandinavia.

Lika dominant, fast i Porsche Sprint Challenge, har Marcus Annervi, Karlskoga MF, varit. På tolv race har han tagit tio segrar. Serietvå blev klubbkompisen Per Anderson medan Fredrik Danner, PCS Racing blev bronsmedaljör.

Mikkelsen dubbel rallymästare

● **ANDREAS MIKKELSEN** säkrade årets WRC2-titel i rally. Dessutom blev han förste norrman att bli FIA ERC-mästare.

Under säsongen har Andreas tävlat för tyska Toksport WRT och rattat en Skoda Fabia Rally2 Evo. Han har lotsats av Ola Fløene, Jonas Andersson och Elliott Edmondson.

Mikkelsen berömmar den hårda konkurrensen i båda serierna.



FOTO: FIA ERC



Från sandfällan till pallplats

● **SÄSONGENS NÄST SISTA** racehelg i Formula Regional European Championship kördes på italienska Mugello. I första racet, från första startled, blev svenske Dino Beganovic påkörd bakifrån och hamnade i sandfällan.

I andra racet startade Beganovic som trea, gick snabbt upp på andra plats och behöll den positionen in i mål. Detta var Dinos första pallplats i år.

Inför finalhelgen på Monza sista helgen i oktober ligger svensken fyra i rookie-tabellen och 14:e i totala sammandraget.

FOTO: PREMA/FOTO FORMULAK

Robert Dahlgrens tredje STCC-titel

• **ROBERT DAHLGREN** kom till STCC-finalen på Ring Knutstorp som klar mästare. Skellefteå MS-föraren har haft en fenomenal säsong där han tog elva race-segrar och ytterligare fyra pallplatser, på totalt 18 race.

Titeln är Dahlgrens tredje och han är nu en av bara fyra förare som tagit fler än två titlar. De andra är **Richard Göransson**, 5, **Thed Björk**, 4 och **Fredrik Ekblom**, 3.

Dahlgrens teamkamrat i Cupra Dealer Team – PWR Racing, **Mikael Åhlin-Kottulinsky** tog två segrar och säkrade totala silvermedaljen. Därmed blev KAK-föraren den första kvinna att ta en mästerskapsmedalj i STCC.

SMK Hörbys **Tobias Brink** fick nöja sig med en raceseger i år och plockade hem slutlig bronsmedalj.

Liksom många racingklasser har STCC, för tredje året i rad, dragits med ganska lågt deltagande. Varje racehelg i år har 13 bilar stått på startlinjen.



FOTO: STCC

Jan-Olof Bohlin har avlidit

• **I MITTEN AV OKTOBER** lämnade Jan-Olof Bohlin ett stort tomrum efter sig när han avled efter en kort tids sjukdom.

Jan-Olof var mycket intresserad av motorsport och i rallysammanhang gjorde han en lysande karriär som co-driver. Mellan 1973 och 1991 åkte han 28 VM-tävlingar med välkända förare som normannen **John Haugland** och svenske profilen **Per Eklund**.

Hans engagemang i bilsporten visade sig även på funktionärssidan. 1987 tilldelades han Guldratten vilket är den högsta utmärkelse en ledare inom SBF kan erhålla.

Under två perioder, (1995-1998 och 1999-2001), var Jan-Olof ordförande för Svenska Bilsportförbundet. Därefter valdes han in som hedersordförande.

Jan-Olof hade flera tunga uppdrag inom bilsporten, och även utanför. Bland annat var han fram till sin död vice ordförande i Skara kommunfullmäktige (M).

Bohlin var alltid glad, alert, nyfiken och tog sig med entusiasm och intresse tid för sina medmänniskor.

Jan-Olof Bohlin blev 73 år.

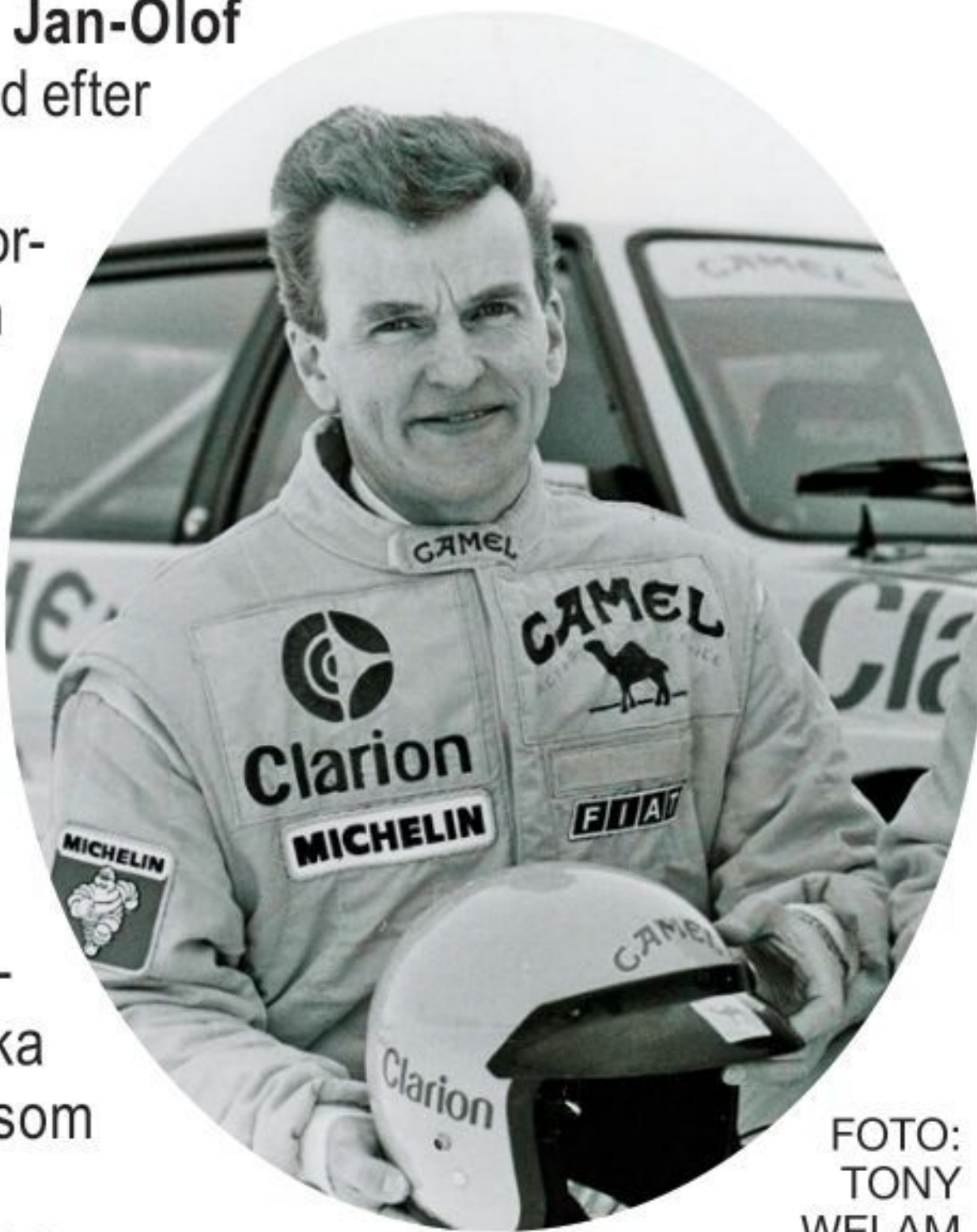


FOTO: TONY WELAM

KYRK

KYRK MOTORSPORT.se

Trim- och reservdelar till Saab, Opel och Volvo-bilar.

- Raceventiler Volvo med avsmalnat 7 och 8 mm skaft..... Från 150:-
- Stumtryckare Saab, Volvo 8 och 16v sats med 8..... Från 350:-
- Kamaxlar Från 1.100:-
- Extraktorgrenrör Opel/Saab (även V6) Volvo 8/16v Från 1.595:-
- Fajs/Weberförgasare (även tillbehör) Från 2.395:-
- Weberinsug i aluminium Från 1.095:-
- Sinterlameller Saab, Opel, Volvo (även M90)..... Från 1.095:-
- Kompletta kolvset 92 och 94 mm Från 1.695:-
- Skelettsvängjul Saab och Volvo (även VOC 9,3kg) Från 1.095:-
- Justerbara kamdrev Volvo (nyttillverkade i alu) Från 575:-
- Nettopriser på motordelar/Packningar/Stötdämpare från ledande tillverkare

www.kyrkmotorsport.se

Mail: kyrkmotorsport@icloud.com Tel: 070-176 80 17, Mån-Fre

NYHET – Genomföringsskydd

MecMove AB

Speditionsvägen 39 • 142 50 Skogås • www.mecmove.se
Tel 08-520 140 00 • Fax 08-520 135 50

Finess

ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Försäljning
Servicecenter

Rörlämsarmar
Flockning m.m.

Skyddsburar:
Byggsatser, Certifierade burar

Skyddsålgar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st
Färdigt burkit
Volvo 940 grH 15.190:-

Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtsafety.se
www.kbtsafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB

"DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:

GRH Rally,
Rallycross,
Racing,
VOC/GRF

Fullservice på
EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"

JB-ENGINE
SWEDEN AB

Skrikarhyttan 315,
713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus

- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring

Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

SVENSK
BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se.

Projekt för ökad säkerhet i skogen

● **STYRELSEN** har med projektet "Ökad säkerhet i skogen" beslutat att göra en genomgång kring säkerheten inom sportgrenen rally.

– Vi har haft en del incidenter det senaste året och det ser vi väldigt allvarligt på, därför startar vi nu ett projekt för ökad säkerhet i skogen. Ett projekt som efterfrågats av både utövare och arrangörer och som kommer börja med en analys av det som har hänt under det senaste årets rallytävlingar, säger Roger Engström, Svensk Bilsports ordförande.

Målet är att utifrån en faktabaserad analys först utreda om det kan finnas saker

att förbättra i förfarandet efter en olycka, men även i arbetet med att förhindra olyckor.

– Rally är en otroligt actionfylld sport som utvecklats mycket bara de senaste åren, så för oss är det viktigt att vi är med i den utvecklingen på alla sätt, även inom säkerheten. Vi tror att det behöver uppdateras, förbättras, förenklas och förtydligas i befintliga rutiner, processer och manualer för både arrangörer och utövare, samt att vi måste utnyttja den nya teknik som finns idag med exempelvis trackingsystem i bilarna för att göra tävlingarna säkrare och tryggare.

Styrelsens beslut om det nya projektet



"Ökad säkerhet i skogen" har presenterats för samtliga distriktsstyrelser.

Projektet som kommer att involvera flera utskott och kommittéer får Torbjörn Johansson, Luleå MS, som projektledare och ska vara klart för redovisning med en åtgärdsplan till styrelsen vid årsskiftet.

Bilportkonferens första steget i återstarten

● **HELGEN DEN 20-21 NOVEMBER** genomför Svensk Bilsport en Bilportkonferens där utskott och kommittéer samt SGA:er i landet samlas för att återstarta bilsporten efter corona. En konferens om framtiden och vad vi inom Svensk Bilsport står inför, vilka utmaningar som finns, men även vilka möjligheter som väntar.

Två nya partneravtal

● **TVÅ SEDAN TIDIGARE** kända partners till Svensk Bilsport har tecknat nya partneravtal med Svensk Bilsport. Neh och Sensor Alarm.

Neh har länge varit en partner till förbundet. Det Örebrobaserade företaget har en gedigen erfarenhet kring profilering av olika slag. Neh förser företag, förbund, evenemang med allt från unika match- och träningskläder och profilprodukter, souvenirer och exponeringsmaterial, både nationellt och internationellt.

– Det känns verkligen bra och roligt att få kunna meddela att Neh med sin stora erfarenhet och kunskap vill fortsätta sin resa tillsammans med oss, säger Peter Lindkvist, kommersiellt ansvarig på Svensk Bilsport.

Återvänder som partner gör företaget Sensor Alarm som är ett mycket innovativt och framåttlutat företag inom larmbranschen.

– Sensor Alarm erbjuder unika larmlösningar till företag och privatpersoner med en smart, innovativ svensk teknik. Det är kul att Sensor Alarm återvänder till oss som partner och att de ser mer värden genom att verka tillsammans med Svensk Bilsport.



SENSOR ALARM

NEH



Premiär för årets SM i virtuell racing by Porsche

● **TISDAG ANDRA NOVEMBER** är det premiär av årets SM i virtuell racing by Porsche. Nytt för årets säsong är en "på plats-final" för de bästa förarna.

Carl Jansson är regerande mästare och kommer till start för att försvara titeln när virtuell bilsport kör årets andra SM, det någon månad efter det att mästerskapet i Formel-3 bilar avslutats. Även där vann Carl Jansson. Men i premiären är det den nya Porschen 992 som gäller.

Mästerskapet kommer köras över fyra tisdagar där förarna hemifrån kommer tävla och samla poäng. Finalen körs sen lördagen den 4 december som ett på plats-event dit de bästa förarna kommer att komma. Tävlingen körs i Esen-studio. Samtliga race kommer att livesändas på Svensk Bilsports egen kanal, www.sbf-play.se samt Svensk Bilsports Facebook.

– Att Porsche valt att fortsätta satsa på virtuell bilsport och den utveckling som är där känns verkligen bra. Vi ser hur intresset för den virtuella bilsporten växer, säger Jörgen Ekwall, marknadschef på Svensk Bilsport.

Mer information finns på virtuell bilsport under fliken sportgrenar på www.sbf.se

Bilporten prioriterad i SM-veckan

● **RIKSIDROTTSFÖRBUNDET** och Sveriges Television har beslutat att erbjuda Västerås värdskapet för SM-veckan sommar 2024.

Det är första gången Västerås är värdstad för SM-veckan. Och från 2024 kommer bilsporten vara en prioriterad sport med krav på kommande städer att tillhandahålla en tävlingsarena för ett SM i rallysprint.

– För oss i bilsporten är det verkligen ett steg i rätt riktning när vi nu blir en prioriterad sport i SM-veckan och ett bevis på att vi gjort rätt saker under de år vi varit med sedan 2013, säger Jörgen Ekwall, marknadschef på Svensk Bilsport.

– Vi har under alla år haft en bra dialog med Riksidrottsförbundet och SVT för att utveckla konceptet runt livesänd bilsport under SM-veckan. Dessutom har vi kunniga och engagerade föreningar.

SM-veckan genomförs varje år på olika orter i Sverige – vinter respektive sommar – och är öppen för Riksidrottsförbundets medlemmar, 71 specialidrottsförbund, vilka representerar minst 210 olika idrotter. Det blir första

gången som SM-veckan sommar ska genomföras med nytt koncept för värdstäder.

– Med de nya förutsättningarna kan fler städer som till exempel Västerås få möjlighet att arrangera SM-veckan. Västerås har ett mycket fördelaktigt läge och är en utpräglad idrottsstad med fantastiska idrottsarenor och evenemangsområden, vilket matchar SM-veckans koncept perfekt, säger Per Bergljung, evenemangsansvarig för SM-veckan på Riksidrottsförbundet.

– Västerås är en stad som byggd för att kunna arrangera en kompakt och bra SM-vecka. I Rocklundaområdet finns en imponerande uppsättning idrottsanläggningar. Det finns också goda möjligheter att bygga upp en provisorisk multiarena inne i centrum, för att ta idrotten till publiken. Och från centrum är det gångavstånd ner till Mälaren och hamnområdet, där förutsättningarna för vattensporterna är goda, säger Ulf Nilsson, SVT:s projektledare för SM-veckan.

Exakt datum för SM-veckan i Västerås är inte beslutat ännu.



FAKTA:

Från 2024 gäller för värdstäder att de ska uppfylla kraven om ett centralt evenemangsområde på en central publik plats samt ett evenemangsområde innehållande en multisportarena för inomhusidrotter.

Dessutom ska en värdstad uppfylla minst två av fyra krav som listas nedan:

- 1) En citybana (för rullskidor, cykel med flera) i anslutning till centralt evenemangsområde.
- 2) En simarena för sim-SM.
- 3) En friidrottsarena för lag-SM i friidrott.
- 4) En tävlingsarena för ett SM i rallysprint

Sportgrensutskotten fastställda för 2022

● **SOM ALLTID** vid den här tiden på året fastställer styrelsen utskotten för nästa års verksamhet.

Valberedningen har som tidigare år uppdraget att förbereda ett förslag för styrelsen att besluta om, ett arbete som pågått sedan sommaren. Arbetet består i att utifrån inlämnade förslag, sortera och värdera tillsammans med inhämtande av information från vår idrottsrörelse.

Fokuset på arbetet från Valberedningen med att få ihop utskotten handlar om att bilda en bra grupp med kompetens snarare än att hitta personer.

Bilcross: Stefan Lundqvist, Björn Lundberg.

Bilorientering/Regularity: Jonas Öhman, Bernt Eriksson, Lars Karlsson, Lars Mörnberg, Krister Berglund, Daniel Mörnberg.

Crosskart: Håkan Persson, Evert Nilsson, Leif Larsson.

Drifting: Lars Schödén, Zandra Nordqvist, Fredrik Lindberg.

Dragracing: Helena Rapp, Jonas Staflund, Frank Johansen, Wilma Andersson, Almathea Granholm, Jonas Lundgren, Jessica Lundgren.

Enkel Bilsport: Thomas Fredriksson, Rose-Marie Emilsson, Daniel Hägg.

Folktrace: Håkan Olsson, Bengt Johansson, Madelaine Lundin.

Historisk Bilsport: Erik Uppsäll, Roger Rooth, Lars Palmkvist.

Karting: Jo Anna Axelsson, Magnus Petersson, Bengt Söderberg, Mikael Dagberg.

Racing: Claes Elofsson, Lisa Källberg, Olle Odsell, Bengt-Åke Gustavsson, Helene Filander, Fredrik Lestrup.

Radiostyrd: Kaj Koivuranta, Niklas Wahlström, Jenny Pålsson.

Rallycross/Backe: Christer Ekevad, Magnus Krokström, Christer Jönsson, Thomas Persson.

Rally: Janne Ryd, Lotta Lundqvist, David Lindström, Theres Thörnevall, Benny Cronert.

Virtuell Bilsport: Niklas Falk, Eric Stranne.

Officiellt från sbf.se

Vecka 37

Klubbar

Ny medlem i SBF

Svensk Bilsport hälsar en ny medlem välkommen till förbundet.

Förening: Öckerö RC Klubb

Adress: Vråkvägen 3, 475 42 Hönö

E-post: andreas.bohlander@ockerorcklubb.se

SDF-tillhörighet: Göteborgs BF

Föreningens medlemmar avser att vara deltagande som tävlande eller funktionär i Radiostyrd Bilspport.

Licenser

Tillfällig tävlingslicens

På förekommen anledning vill vi informera om möjligheten att tävla med en tillfällig licens för den som vill tävla, men inte tycker det är värt att lösa en årslicens nu i slutet av året.

Tillfällig licens:

* Gäller vid ett tävlingstillfälle, i den gren utövaren innehar vilande licens.

* Kan köpas till fritt antal evenemang (medger inte avdrag på licensavgiften vid senare köp av nationell årslicens).

* Köps via LoTS (gäller inte om licensen är spärrad). För att köp ska vara möjligt krävs att arrangören har lagt in aktuell tävlingsklass i sin tävlingsansökan;

* Gäller för lokal eller nationell tävling, inte SM/RM mästerskapstävling.

Kort guide hur man köper en tillfällig licens i LoTS:

- 1) Logga in till din sida i LoTS.
- 2) Under din profil finns en del appar/flikar, tryck på den som det står licens på.
- 3) Tryck sedan på "Välj till en ny licens".
- 4) För att lösa en tillfällig licens klickar man på "En särskild tävling".
- 5) Välj sedan gren och tävling som licensen ska gälla för.
- 6) Stäng sedan rutan och tryck på varukorg som ligger längst ner under din profil för att betala.

Vecka 38

Historisk bilsport

Appendix K-stötdämpare

På förekommen anledning.

Gällande Appendix K med sin bilaga 1 och inledan-

"Team före individ." Utskotten ska ha kompetens, vilja och ett öppet, starkt samarbete inom utskottet såväl som med tävlande, funktionärer och arrangörer. Dessutom täcka relevanta delar av vårt avlånga land.

Uppdraget inom respektive utskott är på ett år och det är valberedningen som lägger fram förslagen till styrelsen som beslutar hur kommande års utskott ska organiseras. Ett år känns dock lite för kort så det ses nu över och ett förordnande på tre år kan bli aktuellt. Som vanligt justeras sammansättningen i några utskott inför 2022, se lista nedan.

de text beskriver periodspecifikation för vilken typ av stötdämpare som är tillåten i respektive period.

Det gör att man inte kan använda tabellen i samma bilaga fritt, den ger enbart en vägledning.

Periodspecifikation enligt artikel 3.3 måste alltid beaktas för val av stötdämpare.

Exempel: Kan jag välja justerbar aluminiumstötdämpare till min Formel Vee?

Kan du inte visa med dokumentation från perioden att så var fallet när det begav sig är svaret Nej.

Historisk bilsport

Reklam i Appendix K

På förekommen anledning.

Artikel 2.1.9 Reklam på bilar.

www . com ej tillåtet enligt Artikel 2.1.9.7.

www = allt på Internet, @, #, Facebook, twitter, Instagram osv.

Man får ej ha hemsidesadresser, som tex www.sbf.se/ku på historiska bilar med utfärdad HTP.

Ex. #Verasvedbotrim är ej tillåtet.

Ex. Nissesperukbutik.se är ej tillåtet.

Ex. @Verasweber.se är ej tillåtet.

Loggor för sociala medier är ej tillåtna.

Bilar presenteras i HTP utan reklam om den ej är i samklang med Artikel 2.1.9.

Miljö

Ny miljöplan

Nu finns den nya miljöplanen, Miljö- och hållbarhetsmål Svensk Bilsport mot 2030:

sbfs.se/hallbarhet/

Vecka 39

Folktrace

Prova Bilsportlicens för 14-åringar

FR 1.4 Tävlingslicens

Från och med 2022-01-01 måste alla 14-åringar

som inte har licens i annan sportgren inom Svensk

Bilsport, gå en licensutbildning för att få lösa ut en

Prova Bilsportlicens (som krävs för att kunna träna).

Vecka 40

Rally

Reklam i fram- och bakruta 2022

Officiellt från rallyutskottet gällande reklam i fram och bakruta under 2022.

SBF har i avtal med promotor SRM, Svenska RallyMästerskapen, upplåtit rätten till reklam i fram och

– Först vill vi från styrelsen verkligen tacka de som nu lämnar sina uppdrag för allt de bidragit med till bilsporten. Det är många timmar, dagar och sena kvällar som ges till bilsporten där vi som arbetar med det här gör det för vår kärlek till Svensk Bilsport. Ett stort tack! För det andra vill jag välkomna in de nya som nu kommer in till utskotten och tacka för att de tar på sig uppdraget att arbeta med utvecklingen av Svensk Bilsport, säger Roger Engström, Svensk Bilsports ordförande.

Sportgrensutskotten tillsätts från och med 1 november.

bakruta på SM-tävlingar i rally. SRM meddelar att man kommer att utnyttja denna rättighet 2022.

Vecka 41

Klubbar

Inför licenser 2022

Ännu ett speciellt år börjar lida mot sitt slut och vi blickar nu framåt till 2022. Det är dags att börja kolla över era medlemmar och börja förbereda inför den nya säsongen.

Här kommer några viktiga datum att hålla koll på:

Tidigast den 6 november kan ni logga in i LoTS och spärra medlemmar som måste betala sin medlemsavgift innan de ska kunna lösa ut sin tävlingslicens.

Senast den 28 november måste alla spärrar vara klara i LoTS.

Den 8 december släpps alla licenser så att de som inte är spärrade kan betala sin licens.

Vecka 42

Klubbar

Förening byter namn

2021-10-19 har följande förening beviljats namnbyte:

Hamre Motorklubb byter namn till Hedemora Motorklubb.

Föreningen har sin hemort i Hedemora och tillhör därmed distriktet Nedre Norra BF.

Klubbar

Utträdande förening

2021-10-19 har följande förening beviljats utträde ur SBF:

Småbacka Motorklubb

Föreningsmedlemmar med giltiga tävlings- och funktionärslicenser måste göra en ansökan om byte till en förening som är medlem i SBF för att kunna nyttja sina licenser.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 5 november 2021 – 27 mars 2022.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF tredje veckan i oktober 2021.

Bilorientering

13 nov, O-turen II, Mölndals BSK

4 dec, Åke Janssons Minne, Grimslövs MS

Folktrace

5-6 nov, Novemberracet, Skene MS

6 nov, Skinkracet, Borlänge MK

6 nov, Halloweenrace, Botkyrka MK

11 dec, Eskilstuna MK

11 dec, Luciaracet, Jönköpings MK

5 feb, Vinterracet, Likenäs MK

12 feb, Midvinterracet, Hällefors MK

26 mar, Ö-Racet, Tjörns MF

Radiostyrt

14 nov, SSIC #1, Karlskrona MRK

20 nov, Elbilsrace, Wäxjö MS

21 nov, Klubbmästerskap, MS Race-

House RC Sjöbo

27-28 nov, Sverigecupen 1/10 Elbuggy

2WD, 4WD, Karlskrona MRK

Rally

6 nov, Novemberskölden, Nässjö MK

6 nov, Järesprinten, SMK Örebro

12-13 nov, Finalsprinten, Eskilstuna MK

6 jan, Films MK

7-8 jan, Nyårsrundan, Jämtlands MK

14-15 jan, Finnskogsvalsen, MK Ratten

22 jan, Masnatta, Hamre MK

22 jan, Hälsingerallyt, SMK Hälsinge

22 jan, HälleRundan, Hällefors MK

29 jan, Trötängasprinten, Härjedalens MS

29 jan, Skutskärsratten, Skutskärs MS

29 jan, Rally Treskerundan, MK Team Treske

4-5 feb, Tierpsrundan, MK Tierp

4-5 feb, JämtNatta, Jämtlands MK

5 feb, Midvintersprinten, Hällefors MK

11-12 feb, LBC-Ruschen, Lima MS

12 feb, Örnskölden, Örnsköldsviks RK

13 feb, Valöpokalen, Östhammars MK

19 feb, Utrikesrundan, MK NordJämten

19 feb, Vinterpokalen, Sandvikens MK

19 feb, Långviksmonrundan, Örnsköldsviks RK

24-27 feb, Rally Sweden, Föreningen Svenska Rallyt

24-26 feb, Rally Sweden Historic, Föreningen Svenska Rallyt

26 feb, Gestrikekannan, Järbo MK

27 feb, Hasselasvängen, SMK Hälsinge

5 mar, Skutskärsratten, Skutskärs MS

5 mar, Kärleksstigen, Ragundadalens RC

11-12 mar, LBC-Ruschen, Lima MS

27 mar, TUSS, Kullings MS

Drivers Open

6 feb, Falköpings MK

Uthållighet

6 nov, Bergbycupen, Films MK

13 nov, Dynamitensnurren 4/21, Ludvika MS

Regularity

27-29 jan, Östersund E-Rally, MK VMT

Jämtland

RALLYCROSS 2400 CC



Peter Karlsson är en backåkare av rang, men i år fick Ljusdals-föraren nöja sig med silver i 2400-klassen.

Henrik Jansson (bilden) tog brons i 2400-klassen med en pinne i rygg på Niclas Härdevik-Norström och Mikael Nyrönen.



Israelsson säkrade sitt andra SM-guld i backe

• **ANDREAS ISRAELSSON** hade tänkt prioritera rallycrossstävlande säsongen 2021. Men efter motorhaverier i både Höljes och Piteå ställdes kikarsiktet om. Det fick bli backe i stället.

Dala Järna-killen – tävlande för Finnskoga MK – tog en andraplats första dagen i Ljusdal efter suveräna hemmaåkaren (och asfaltspecialisten) **Peter Karlsson**. Även på söndagen blev det samma facit.

I Lima slog Andreas till med seger på lördagen, följd av **Mikael Nyrönen**, Småbacka MK. Karlsson skuggade som trea, nio hundradelar från andraplatsen. Pallen blev identisk andra dagen. Med halva SM-serien avklarad toppade Israelsson sammandraget på 98 poäng, fyra före Peter Karlsson.

Mittsverigebanan kördes delvis baklänges, samt att även en del av kartingslingan kom till användning. Karlsson var säkerheten själv och segrade med dryga sekunden till godo på Andreas i lördagens tävling. Söndagen bjöd på da capo, nu med 59 hundradelars marginal.

Därmed skulle Ludvika bli helt avgörande beträffande guld och silver.

Andreas Israelsson lyckades vinna båda dagarna, medan Peter Karlsson slutade trea respektive tvåa. Saken var klar med två poängs skillnad – 178 mot 176, med bonuspoäng inkluderade.

– Jag ska erkänna att jag var nervös innan start idag. Ända tills jag satte mig i bilen. Då släppte det och jag kände att det nog skulle gå vägen, förklarade dalkarlen inför prisutdelningen.

Det här blev hans andra SM-guld i backe. Första gången var 2019.

– Känns verkligen bra. Extra kul också med kamp in i det sista som det blev mellan mig och Peter, kommenterade Israelsson.

Stenhårt var det även om bronset. Här tampades tre förare – **Henrik Jansson**, Karlstad MC Bil, **Niclas Härdevik-Norström**, MSK Hammaren samt **Micke Nyrönen**. Epilogen i Ludvika avgjorde till Janssons fördel med en enda poäng i marginal till de båda övriga.

SM-TABELLEN

- 1) **Andreas Israelsson**, Finnskoga MK, BMW M3, 178 p
- 2) **Peter Karlsson**, Ljusdals MS, Opel Vectra, 176
- 3) **Henrik Jansson**, Karlstad MC Bil, BMW M3, 131
- 4) **Niclas Härdevik-Norström**, MSK Hammaren, Ford Escort, 130
- 5) **Mikael Nyrönen**, Småbacka MK, Renault Mégane, 130

Ludvika stod värd för guldmatcherna

Efter fjolårets uppehåll på grund av pandemin gjorde back-SM comeback i år. Åtta deltävlingar fördelade på fyra veckoslut kunde genomföras.

Värt att notera är att rallycross 2150 fått utökad status från riksmästerskap till svenskt mästerskap. Och att supernationella klassen i rallycross knappt lockade några deltagare över huvud taget.

Övriga klasser bjöd på bra kamper ända fram till finalhelgen i Ludvika.

AV KURT ELIASSON (TEXT & FOTO)

Back-SM 2021 kom att bestå av åtta deltävlingar under fyra helger.

Först ut var Ljusdals MS, som numera håller till på Fönebasen utanför Färila. Någon "backe" i egentlig mening rör det sig dock inte om, utan här kör man på platta marken på ett före detta militärflygfält. SM-premiären ägde rum första veckoslutet i juni.

Därefter följde ett drygt två månader långt uppehåll innan det var dags att skifta till grus-

däck inför Mattsåsbacken i Lima.

Den tredje deltävlingen var tänkt att äga rum uppför Södra Berget i Sundsvall, men flyttades på grund av pandemirestriktioner till Mittsverigebanan – och sköts dessutom fram från augusti månad till sista helgen i september.

Redan veckan därpå avslutades SM-serien. Nu bestod underlaget återigen av grus när förare och medhjälpare samlades vid Håksberg, halvmilen norr om Ludvika. ●



Jajamän, där satt den! Andreas Israelsson knep guldet i 2400-klassen med knappast möjliga marginal.

RALLYCROSS 2150 CC



Sju förstaplatser av åtta möjliga. Jonas Skoglund stod inte att hejda i nya SM-klassen Rallycross 2150!

Micke Gullinder tog hand som silverplaketten i 2150. Och skicket på BMW:n går väl knappast att klaga på.



Jonas Skoglunds Saab 99 räckte till i fighten mot de bakhjulsdrivna bilarna

● **FRÅN ATT TIDIGARE** haft ett riksmästerskap att kämpa om fick nu 2150-klassen SM-status. Saabföraren **Jonas Skoglund** var totalt överlägsen. Sju segrar av åtta möjliga – kompletterat med en andraplats – är inget man snackar bort i brådrasket!

Förutom en välförtjänt guldpeng fick nu Jonas även revansch för det snöpliga avslutet i RM 2019. Den gången toppade han sammandraget med marginal inför den avslutande helgen – även då i Ludvika – när han körde av vägen så rejält under lördagen att han tappade titeln.

– Kan absolut inte klaga på utdelningen i år. Det blev faktiskt över förväntan, förkla-

rar Jonas som rattar Saab framgångsrikt.

Under senare år har de bakhjulsdrivna bilarna blivit mer konkurrenskraftiga i 2150. Inte minst BMW i olika utföranden.

– Jag förstod före säsongsstart att det skulle bli tufft, så jag har ägnat mycket tid att få till väghållningen så optimalt som möjligt – först och främst på asfalt, men också på grus, fortsätter han.

Mycket skruvande mellan tävlingarna har det också blivit, vilket gjort skillnad.

– Redan i premiären märkte jag att det stämde bra. Sedan har jag även haft tur att prylarna hållit ihop. Viktigt med tanke på att det blev tätt på given i kalendern under sensommaren och hösten.

Jonas, hemmahörande i Ludvika fast tävlande för Finnskoga MK, är numera fyllda 41 år. Karriären inleddes med folk-race och han var även kartläsare i rally åt kompisen **Fredrik Andersson** i Suzukicupen åren 1999 till 2001, med tre sammanlagda förstaplatser på meritlistan.

Därefter följde framgångsrikt tävlande i crosskart. Bland annat slutade Jonas tvåa i 250 cc-klassen i nordiska mästerskapet 2004 och 2005.

– Får se hur det blir nästa år. Troligtvis fortsätter jag köra min Saab, som jag faktiskt ägt ända sedan 2010. Hoppas även få bli kartläsare i ungdomsrally åt dottern **Felicia** som fyller 16, avslöjar Jonas.

Tvåa i 2150-klassen slutade SMK Sundsvalls **Micke Gullinder** i BMW, med fem pallplatser som grundplåt. Märkeskollegan **Anders Lind**, Bollnäs MK, tog hand om bronset.

SM-TABELLEN

1) Jonas Skoglund, Finnskoga MK, Saab 99, 192 p

2) Micke Gullinder, SMK Sundsvall, BMW E46, 145

3) Anders Lind, Bollnäs MK, BMW E30, 120

4) Mathias Fredriksson, Borlänge MK, Volvo 240, 106

5) Bengt-Åke Ihrén, Krokoms MK, Saab 99, 105

RALLY 2WD



14:e SM-guldet och 14:e förstaplatsen i år, back-SM och Svenska Sprintserien hopslaget. Micke Lundberg tog tidigt kål på spänningen i tvåhjulsdrevna rallyklassen.

Ingen kan stoppa Micke Lundberg när det gäller backe

● **ATT SMK** Gävles **Micke Lundberg** är den stora backkungen genom tiderna i Sverige råder det knappast några tvivel om. Nu tog han sitt 14:e SM-guld och medtävlarna i tvåhjulsdrevna rallyklassen suckar uppgivet.

Säsongen 2021 bjöd på hela fem förstaplats – två i Ljusdal, två i Sundsvall samt en i Ludvika. Utöver det bokförde Micke tre tredjeplatser. Kanske hade han klarat en sjätte fullpoängare dag två i Ludvika, men med guldet redan säkrat var det av naturliga skäl inte så lätt att ta fram allt behövligt adrenalin.

– Dessutom vattenplanade bilen på femmans växel på väg mot första tvära vänsterkurvan och jag tog då det säkra före

det osäkra och drog ner lite på tempot. Helt onödigt i det läget att riskera att kvadda bilen, kommenterade Micke efteråt.

Tillsammans med nio förstaplats i Svenska Sprintserien blev årsfacit makalösa 14 segerpokaler.

– Ja, det har varit en bra säsong, helt klart. Enda gången jag blev poänglös var i sprintserien i Västerås när växellådan gick sönder. I övrigt har jag all anledning att vara nöjd, fortsätter den minst sagt rutinerade 54-åringen.

ANDRA PLATS i SM-tabellen tog **Johan Eriksson**, Ludvika MS. I sin Saab 9-3 turbo nådde han bästa resultatet i samband med avslutningen på sin hemmaplan –

andra plats under lördagen samt seger dagen efter.

– Jag är fullt tillfreds med en silvermedalj, Lundberg är ju omöjlig. Dessutom skönt att få sätta punkt för backsäsongen med en fullpoängare, förklarade han i regnet på söndagen i Håksberg.

Bronset gick till **Tomas "Lången" Pettersson**, Fagersta MK, som använt sig av hela tre olika tävlingsbilar under året – BDG-Escort, BMW Compact, samt Porsche Carrera.

Vilken bil rankar han då högst?
– Tja, det får nog bli Escorten, trots allt. Men BMW:n är pålitlig och Porschen häftig den också, svarade Tomas med ett skratt efter en kortare betänketid.

Imponerande körningar svarade även **Rikard Berglund** för. SMK Gävle-föraren tävlar sporadiskt men håller likafullt ett tempo i klass med de allra främsta i klassen och knep nu en total fjärdeplats i sammandraget.

SM-TABELLEN

- 1) **Mikael Lundberg**, SMK Gävle, VW Golf, 181 p
- 2) **Johan Eriksson**, Ludvika MS, Saab 9-3 turbo, 149
- 3) **Tomas Pettersson**, Fagersta MK, Ford/BMW/Porsche, 140
- 4) **Rikard Berglund**, SMK Gävle, Volvo 940, 125
- 5) **Daniel Ullbors**, Mora MK, Opel Corsa, 93



Tummen upp för Johan Eriksson. Silver i rally 2WD satt bra för Ludvikaföraren.



Med tre olika bilar till förfogande blev Tomas "Lången" Pettersson till slut bronsman i klassen. Bland annat luftade han den häftiga Porschen.

RIKSMÄSTERSKAPET

Fyra kategorier slogs ihop till ett mästerskap

● **RM INNEHÖLL** fyra olika kategorier: Rally 4WD, VOC/Grupp F, Grupp E samt SuperCar Lites. Dessa prisbedömdes var för sig, men slogs ihop till ett mästerskap.

Tre jämtländska förare i var sin VW Golf GTI kom att göra upp om slutsegern i VOC/Grupp F, **Jonas** och **Mats Wallin**, båda Krokoms MK (son och far), samt **Dan Hoff**, tävlande för Jämtlands MK i Östersund.

Rookien **Björn Lidén**, Fagersta MK, rattade BMW 320, var annars den som inledde säsongen bäst i gruppen. 48 poäng i Ljusdal räckte för att ta spets i totalen, före **Mats Wallin**.

Hoff var den mest lyckosamma i Lima med dubbla förstaplatser, följt av Jonas Wallin. Den sistnämnde dominerade därefter på Mittsverigebanan och toppade sammandraget inför Ludvika före Lidén.

Lördagen den 2 oktober stod det slutliga

avgörandet. Björn Lidén vann det första åket, 66 hundradelar före Jonas Wallin. Men tråkigt nog kraschade därefter Lidén i den andra omgången och det var slutkört för resten av helgen. Jonas bättrade samtidigt sin förstatid och passerade fram till första plats.

Eftersom Lidén inte kom till start på söndagen var kampen redan avgjord till Jonas Wallins fördel. Dan Hoff vann visserligen avslutet före Mats Wallin, men Jonas tredjeplats räckte mer än väl för att hålla undan.

Jonas Wallins 155 poäng var också tillräckligt för att ta hand om det totala RM-guldet. Silvret gick till **Jan Jonsson**, Mora MK, överlägset bäst i Grupp E-gänget. Hoff tog bronset med fyra pinnar i rygg på Mats Wallin, medan Björn Lidén fick nöja sig med en femteplats.



Mora MK:s Jan Jonsson fixade silver i RM. Klassen dominerades av VW Golfar.



Jonas Wallin, Krokoms MK, kan numera titulera sig riksmästare i backe.

SM-TABELLEN

- 1) Jonas Wallin, Krokoms MK, VW Golf, 155 p
- 2) Jan Jonsson, Mora MK, d:o, 142
- 3) Dan Hoff, Jämtlands MK, d:o, 140
- 4) Mats Wallin, Krokoms MK, d:o, 136
- 5) Björn Lidén, Fagersta MK, BMW 320, 127

SUPERNATIONELLA



Bara Schilström som verkligen ville

● **SUPERNATIONELLA** rallycrossklassen hamnade detta år helt i skymundan med blott tre deltagare. Den enda som tävlade regelbundet var **Johan Schilström**, Västerås MS, som genomförde sex race i sin Volvo PV – och så klart vann i säker stil.

SM-TABELLEN

- 1) Johan Schilström, Västerås MS, Volvo PV, 38 p
- 2) Micke Nilsson, Finnskoga MK, Volvo S40, 14
- 3) Mikael Ternestål, Åsele MS, BMW E46, 5

Johan Schilström, Västerås MS, var enda föraren som seriöst satsade på Supernationella. Trots avsaknad av konkurrens var det som synes "plattan i mattan".

BYGGDELAR LJUDDÄMPARE

RAY Metallfabrik AB

tillverkar bland annat **Simons Sportssystem**.

Vi har även andra avgaskomponenter i lager t.ex. byggdelar för ljuddämpare.

Sortimentet finns på hemsidan **www.simons.se** under kategori **Ray övriga produkter**.

Tel: 0321-530930 - mail@ray.se

Busfrön med rallygener

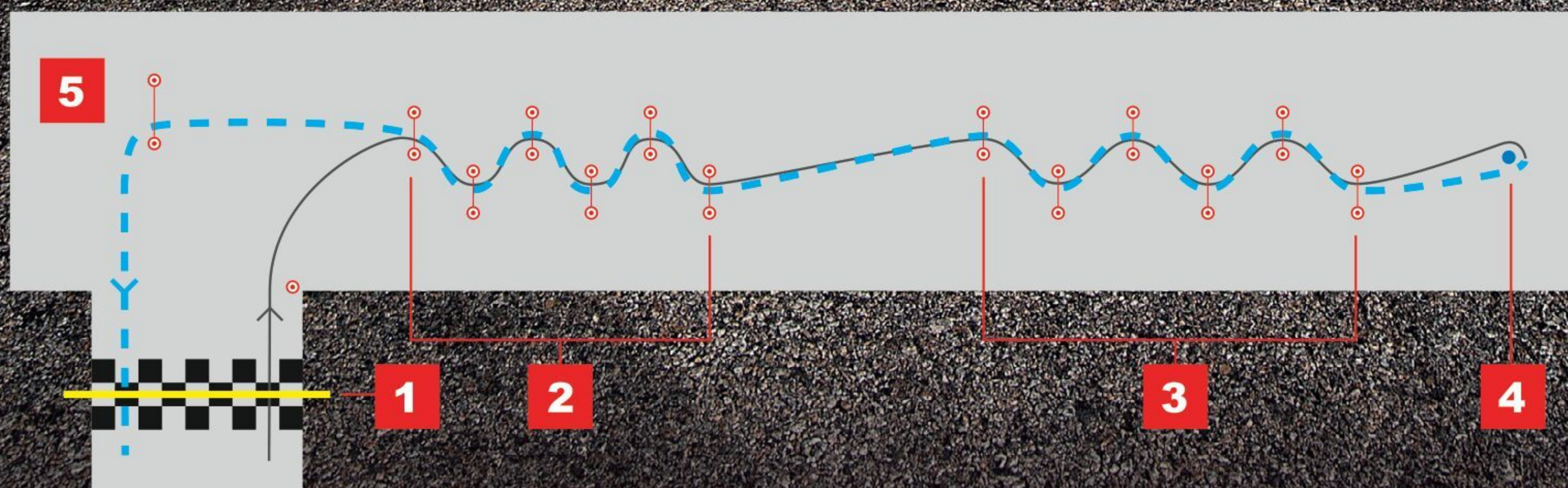
Hyundai i20 N vs Toyota GR Yaris

Rally-VM har de senaste åren varit en stenhård tvekamp mellan Toyota och Hyundai. Men hur har framgångarna och erfarenheterna smittat av sig på rallygiganternas gatbilar? Vi kunde inte låta bli att testa busiga Hyundai i20 N mot ännu busigare Toyota GR Yaris. Duellen blev betydligt jämnare än vi hade trott.

AV GERT KARLSSON (TEXT), MATTIAS LARSSON (FOTO)



Tomas "Gullabo" Jansson tog ut maximalt av båda bilarna innan han satte sig ner för en stunds avkoppling.



DET HÄR ÄR **BILSPORT** SUPERSTAGE

Superstage-banans sammanlagda längd är cirka 2.600 meter. Flygande start i 40 km/h på tvåans växel används. Fotocelltidtagningen startar då testbilens front passerar startlinjen (1). Det första kurvpartiet (2) har tvära svängar vilket ofta orsakar understyrning. Nästa kurvparti (3) är betydligt snabbare och medför inte sällan överstyrning. Vid vändpunkten (4) är farten hög och det är lätt att bromsa på sig. Sedan är det samma väg tillbaka, med ett undantag. Av säkerhetsskäl måste bilen passera ytterligare en port (5). För sen inbromsning innebär stora problem i den efterföljande vänstersvängen in mot mållinjen (1).



De senaste säsongerna har bara Hyundai och Toyota satsat på renodlade fabriksteam i WRC. Racebilarna är baserade på i20 respektive Yaris.

Trots att tävlingsversionerna i stort sett bara har namnet gemensamt med de som rullar på gatan har båda märkena tagit fram vassa versioner som prioriterar prestanda och körglädje.

Det gäller i synnerhet Toyota som löpt linan ut med GR Yaris. En fyrhjulsdreven, stöddig rackare med 3-cylindrig turbomotor som lämnar 261 hk. Hyundai nöjer sig med framhjulsdraft i sin i20 N som har en 4-cylindrig turbomotor på 204 hk.

Duellen borde därför bli en tämligen lätt match för Toyota, både när det gäller Superstage och acceleration. Favoritskapet förstärks efter vägning. Trots drivning även på bakhjulen överraskar GR Yaris med att vara lättast: 1.151 kg fulltankad. Kolfiber i taket samt aluminium i huv, dörrar och baklucka håller vikten nere.

För i20 N stannar vågen på 1.197 kg, men så är också den välutrustade koreanen aningen större och har dessutom bakdörrar.

ENLIGT FABRIKEN ska GR Yaris klara 0-100 km/h på vassa 5,5 sekunder. Men hur vår testförare Tomas "Gullabo" Jansson än försöker lyckas han inte komma under 6 sekunder. Som bäst visar testdatorn 6,28 sekunder.

På pappret ska i20 N vara 0,7 sekunder långsammare från stillastående upp till 100 km/h. Försedd med launch control, precis som alla N-modeller, uppger fabriken 6,2 sekunder.

Vår främsta notering blir 6,57 sekunder – utan elektronikens hjälp. Gullabo har inga problem att få till precis lagom mycket hjulspinn för effektiva starter.

Flera försök med launch control ger inga förbättringar. Startvarvtalet är förvisso ställbart men det krävs mycket



Att GR Yaris skulle vinna Superstage-duellen var ingen överraskning med tanke på stort effektovertag och fyrhjulsdraft. Men Gullabo fick brottas lite med Toyotan och muttrade över mjuk fjädring och understyrning i högfartssektionen. WRC-upplagan körs av Sébastien Ogier/Julien Ingrassia.



FOTO: MCKLEIN

testning för att hitta rätt. För högt varv ger för mycket hjulspinn, för lågt så tappar motorn orken.

Faktum är att Yaris stora effektovertag knappast märks väl uppe i fart. När det gäller 100-150 km/h är faktiskt i20 N marginellt snabbare!

Det kan man inte tro vid körning på vanliga vägar. Toyotan både låter och känns klart starkare. Ljudmässigt ger den 3-cylindriga 1,6-litersmotorn nästan Porsche-vibbar. Det finns gott om kraft redan i mellanregistret och maxvridet landar på 360 Nm vid 3.000 rpm.

Körglädjen gör att man har överseende med bullernivån som dock blir jobbig vid långkörning, i synnerhet på grov asfalt.

Hyundais 4-cylindriga 1,6-litersmotor kräver lite högre varv för att ge rätta klippet. Men det betyder inte att den är trött i botten. Redan vid 1.750 rpm lämnas 275 Nm. N-läge innebär overboost och då ökar maxvridet till 304 Nm.

Koreanen står med fem olika körprogram: Normal, Eco, Sport, N och Custom. Dessa påverkar motorkaraktär, styrning, antisladd, motorljud. Dessutom finns varvtalsanpassning som aktiveras via den röda knappen på ratten. Det ger smidigare nedväxlingar tack vare automatisk mellangas.

Summan av kardemumman blir mycket tilltalande flexibilitet. Till vardags är i20 N snäll,

smidig och dessutom förvånansvärt rymlig.

När det ska gå undan räcker det med att trycka in N-knappen för att locka fram den verkliga potentialen. Kurvgreppet är suveränt utan märkbar understyrning. Den mekaniska LSD-diffen gör bevisligen nytta.

DÅ ÅTERSTÅR att se hur långt det räcker i Bilsports avslöjande Superstage-bana. Det ser helt odramatiskt ut och inga illavarslande däckskrik hörs.

– Väldigt lättkörd bil, konstaterar han. Den håller i bra och går dit man vill.

Därför blir tiden en liten besvikelse: 1.29,76. Det märks att Gullabo inte är nöjd. Han



FOTO: MCKLEIN

Hyundai i20 N presterade inga rekordtider i Superstage men fick annars beröm av Tomas "Gullabo" Jansson. Lättkörd, följsam och enastående bromsar. Högst på önskelistan står mer pulver! Mer mos är det definitivt i WRC-versionen som på bilden ovan rattas av Craig Breen/Paul Nagle.



Toyota framhåller gärna att GR Yaris har världens starkaste 3-cylindriga motor satt i serieproduktion. Den utvecklar 261 rytande turbohästar vid 6.500 rpm. Maxvridet är 360 Nm från 3.000 rpm. Soundet påminner om Porsche.



Under huven på i20 N lurar en överladdad 1,6-litersmaskin med Virtual Turbo-speed Control. Maxeffekten är 204 hk vid 5.500-6.000 rpm. Högsta vridmoment är 275 Nm redan från 1.750 rpm, men vid overboost ökar det till 304 Nm.



Jämfört med i20 N känns Yaris-interiören lite gammaldags med analoga huvudmätare. Men funktionen är det viktigaste. Kompetenta sportstolar och "riktig" handbroms som kopplar bort drivningen bak.



Prydlig inredning med lagom sportiga stolar kännetecknar oväntat rymliga i20 N. Den 6-växlade lådan löper väldigt smidigt. Traditionell handbroms till glädje för alla som gillar handbromsvändningar.

► försöker igen men lyckas inte komma under 1.30.

– Jag tyckte det kändes rätt optimalt och trodde nog att det skulle gå fortare.

Bortsett från tiden får i20 N nästan bara beröm. Bra styrning och utmärkta bromsar.

– Det är väldigt sällan som jag kan bromsa så sent, framhåller han.

Det märks också i det obligatoriska bromsprovet. 33,03 m från 100 km/h till stillastående är ett toppresultat.

Men varför går det då inte fortare i Superstage?

– Det fattas förmodligen effekt, tror Gullabo som faktiskt inte har några direkta klagomål på lågprofildäcken som är

HN-märkta (Hyundai N) Pirelli P-Zero 215/40 R18.

Nåja, det är lätt att bli kräsen. 1.29,76 är faktiskt drygt en och en halv sekund snabbare än VW Golf GTI Mk 7 med 230 hk.

TOYOTA HAR VALT Michelin Pilot Sport 4S 225/40 ZR18 till GR Yaris. Tillsammans med fyrhjulsdrift, dubbla Torsen-diffar och mer pulver i maskineriet borde det gå klart fortare i Superstage.

Och mycket riktigt. Displayen visar 1.27,96 när mållinjen korsas. Men Gullabo ser ändå inte riktigt belåten ut.

– Det är lätt att överköra. Den är faktiskt lite mjuk i fjädringen. Även om jag är försiktig med bromsen så flyttas mycket vikt.

Han gör ytterligare två försök men kan inte pressa tiden. Å andra sidan är det mindre än sekunden bakom 350 hk starka Ford Focus RS.

– Toyotan är inte lika lätthanterlig som Hyundaien, förklarar Gullabo. Första sektionen funkar bra men i högfartskurvorna kan jag inte gasa fullt. Den vill understyra, greppet räcker helt enkelt inte. Dessutom är den lite svårväxlad.

Bromsarna får högt betyg. Det krävs 34,19 m från 100 km/h till stopp, alltså dryga metern längre än i20 N.

Sammanfattningsvis är GR Yaris klart busigast och har den rätta utstrålningen. Men den är också trång, törstig och framför

allt dyr. Prislappen börjar på 403.900 kronor. Testexemplaret som har Circuit pack och Platinum White Pearl-lack betingar 433.900 kronor.

HYUNDAI i20 N kostar attraktiva 249.900 kronor. Med N Performance-paket och speciallack blir den din för 270.800 kronor. Den går också lite snålare, erbjuder bättre vardagsegenskaper och har ett användbart baksäte. Men med tanke på rallygenerna är den i snällaste laget.

Får hjärnan och plånboken bestämma vinner alltså Hyundai, får däremot hjärtat avgöra och ekonomin så tillåter blir det en Toyota. Dessutom: underlaget består ju inte alltid av torr asfalt. ●

GR Yaris och i20 N har kapacitet att visa baken för de flesta medtrafikanter. Båda har måttfull takvinge, fräcka utblås och diffusor.



SÅ TYCKTE VI

Gert Karlsson

RUTINERAD BILTESTARE

● **TOYOTA GR YARIS** är förmodligen det närmaste gatlegal rallyracer som går att köpa just nu. Kompakt format, råstark turbomotor och ställbar fyrhjulsdraft gör den till en veritabel nöjesmaskin oavsett underlag. Ständig koll på hastighetsmätaren rekommenderas starkt.

Det krävs dock att man är på gashumör för att till fullo uppskatta den potenta, bullriga och tyvärr dyra japanen. Tänk att få kränga på riktiga rallydäck och sedan ge järnet på en lagom krokig grusväg!

Hyundai har valt enbart framhjulsdraft till alla sina N-modeller. Det sparar vikt och pengar men påstås också ge spännigare köregenskaper.

Med tanke på att i20 är cirka 160.000 kronor billigare än Yaris måste man säga att koreanerna lyckats förträffligt. Imponerande flexibilitet tack vare stora skillnader mellan de olika körprogrammen gör i20 N lätt att leva med till vardags, men när det gäller utstrålning och racekänsla kan den inte mäta sig med Toyotan



Mikael Johansson

ENTUSIASTISK RALLYREDAKTÖR

● **MED FÖRVÄNTAN** och stor nyfikenhet satte jag mig bakom ratten i GR Yaris. Inga som helst problem att få plats och hitta en behaglig körställning, mina 194 cm till trots.

Instrumenteringen är enkel, på gränsen till spartansk, vilket för tankarna till gatversionerna av rally-järnet Subaru Impreza.

Bilen vill bli hanterad på ett inspirerat vis och är lättkörd, rapp och förlåtande. Fyrhjulsdraften märkte jag inte av eftersom jag inte körde bilen på grus. Däremot reagerade jag över högt vägljud på den grova svenska asfalten.

Lika bekvämt sitter jag i framhjulsdrevna Hyundai i20 N. Här är instrumenteringen onödigt avancerad tycker jag. Å andra sidan känns bilen, trots de fina testresultaten, mer avskalad att köra än Yarisen. Mycket mer känsla av "varje-dag-bil", men det håller kanske bättre i längden.

Risken är att man tröttnar på Toyotans mer aggressiva framtoning. Fast den risken tar jag. Måste jag välja, tar jag GR Yaris.



Tomas "Gullabo" Jansson GRYMT SNABB TESTFÖRARE

● **DET BLEV EN SPÄNNANDE** duell mellan de båda snabbaste WRC-bilarna genom alla tider. Nu handlade det ju om gatversionerna, men det fanns ändå mycket rallykänsla. Till utseendet är det GR Yaris som sticker ut med sin breddade kaross och tre dörrar.

I Superstage-banans första parti kändes det verkligen att fyrhjulsdraften drev på ordentligt. Den gick stabilt och den låga vikten bidrog till att jag fick med bra med fart ut på rakan. Växelspaken har korta slag vilket gjorde den lite svårväxlad på höga varv. Tiden blev inte så bra som det kändes, men okej, den gick ju bara på tre cylindrar ...

i20 N var mycket lättkörd i Superstage. Den gjorde verkligen allt som jag ville och det gick att köra aggressivt. Den tillhör topp 3 av framhjulsdrevna bilar som jag kört på Flygbanan. Bromsarna var grymt bra vilket gjorde att jag kunde bromsa riktigt sent. Hyundaien har kapacitet att sätta kanontider men då krävs mer pulver.



JÄMFÖRANDE FAKTA

Bil	Hyundai i20 N -21	Toyota GR Yaris -20
Motor	4-cyl turbo 1.598 cc	3-cyl turbo 1.618 cc
Effekt	204 hk/5.500-6.000 rpm	261 hk/6.500 rpm
Vridmoment	275 Nm/1.750-4.500 rpm (304 Nm/2.000-4.000 rpm overboost)	360 Nm/3.000-4.600 rpm
Transmission	FWD, 6-växlad manuell, mekanisk diffbroms	4WD, 6-växlad manuell
Testvikt	1.197 kg	1.151 kg
Däck	Pirelli P Zero 215/40 R18	Michelin Pilot Sport 4S 225/40 ZR18
0-50 km/h	2,46 s/16,76 m	1,92 s/13,66 m
0-70 km/h	3,88 s/40,54 m	3,55 s/40,55 m
0-100 km/h	6,57 s/105,59 m	6,28 s/106,69 m
0-150 km/h	13,33 s/345,43 m	13,19 s/354,13 m
0-201 m	9,59 s/126,65 km/h	9,21 s/129,51 km/h
0-402 m	14,66 s/157,15 km/h	14,31 s/157,31 km/h
100-150 km/h	6,76 s/239,84 m	6,91 s/247,44 m
100-0 km/h	33,03 m	34,19 m
Toppfart	230 km/h	230 km/h
BilSPORT Superstage	1.29,76	1.27,96
Bränsleförb. enl. fabrik	7,0 l/100 km (WLTP)	8,2 l/100 km (WLTP)
Bra	Lättkörd, flexibel, prisvärd	Tuff, körglad,
Dåligt	Lite för snäll	Dyr, stötig, trång
Pris från	249.900 kr	403.900 kr
Pris testbil	270.800 kr	433.900 kr

Europas största dragracingserie

tackar vinnare, sponsorer, tävlande, publik samt alla andra inblandade för säsongen 2021

Årets vinnare är...



Top Doorslammer: **Stefan Carlsson S**
 Pro Street: **Seppo Raussi FIN**
 Stock/Super Stock: **Theodor Brandt S**
 Street: **Lars Erik Persson S**
 Super Comp: **Mikael Nilsson S**
 Super Gas: **Håkan Mattsson S**
 Super Street: **Åke Törnqvist S**
 Junior Dragster: **Victor Barstad N**
 Pro ET: **John Thidé S**
 Super Pro ET: **Mikael Nilsson S**
 Street Bike: **Otto Eralahde FIN**
 Super Comp Bike: **Peter Östlund S**
 Super Gas Bike: **Mikkel Jensen DK**
 Junior Drag Bike: **Riku Polla FIN**

EDRS Pro

EUROPEAN DRAG RACING SERIES

Pro Modified: **Michael Gullqvist S**
 Pro Street: **Michael Maderer D**
 Competition: **Niklas Heikkilä S**
 Stock/Super Stock: **Thomas Strand S**



Top Fuel Bike: **Thomas Pettersson S**
 Super Twin Bike: **Greger Johansson S**
 Pro Stock Bike: **Bertrand Maurice F**
 Super Street Bike: **Anders Blanck N**

www.dragraceurope.eu

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®

www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR

bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer den
23 december.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com

www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM

Racingdekor • Streamers • Dekaler • Bilddekor

Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu

www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m

070-302 80 23

david@plombo.se

www.plombo.se

FOLKRACE

FOLKRACE SHOP.se

Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27

order@folkraceshop.se

www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se

K1 RACING.se

Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.

Vi har allt från vevstakar, ventilfjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.

Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

AutoVerdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com

www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING

ENEM

KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxspeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com

www.enem.se

**Du vet väl att du kan beställa
din prenumeration, äldre
nummer eller
prylar från din
favorittidning
i vår shop!**



shop.rallyracing.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/ Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



Nej, rallyradiolyssnandet startade inte före transistorns tid. Men denna Siemens från 1950-talet – med både mellanvågs-, långvågs-, kortvågs- och ultrakortvågsmottagning – hade tio år senare gjort sitt i familjens vardagsrum hemma i stan och hamnat i tonåriga redaktörens pojkrum i fritidshuset.

När rallyradion var ung

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Idag är vi vana vid att live-radio från både VM, SM och en del andra större rallytävlingar bara är ett klick bort på webben.

Svenska Rallyt gick redan många år före webbradions tid att följa helt eller delvis i direktsändning på P4, lokalradio eller närradio.

Men för redaktören började rallyradiolyssnandet långt tidigare – i mitten av 1960-talet.

Då, innan VM instiftats, var det legendariska rallyn som Monte, Safari och RAC som intresserade mest. Om svenska förare krigade i täten, vilket inte var ovanligt på den tiden, kunde Sveriges Radios nyhetssändningar ge uppdatering om läget i pågående tävling.

Men nyhetssändningarna var inte lika täta som idag, framför allt inte nattetid – och ja rallyna pågick ju mer eller mindre dygnet runt på 1960- och 70-talen.

Nyhetssändningar dygnet runt – på ibland svajig kortvåg – hittade man däremot på brittiska BBC där World Service uppdaterade varje timme.

Safarirallyt som alltid kördes under påskhelgen, sammanföll med skollov. Då kunde redaktören sitta upp länge på nätterna och en gång i timmen få senaste nytt i ett kort telegram.

Erik Carlsson, Bengt Söderström och Harry Källström var

svenskar som brukade kriga i topp så länge bilarna höll ihop.

Men riktig livesändning av rally hittade redaktören först några år senare, när Björn Waldegård överraskade med ledning och seger i Monte 1969.

Sista nattens dramatik gick då att följa – så långt skolfranskan tillät. Radio Monte Carlo direktsände nämligen med reportrar ute vid alla sträckor och inne på rallyts högkvarter nära kasinot. ●

BILSPORT RALLY&RACING NR 1/2022 UTE 23 DECEMBER

Som prenumerant får du tidningen tidigare



FOTO: SCOTT RAINS

Extrem Escort

Skapelsen som Seamus Burke rattar i amerikanska rallymästerskapet skiljer sig markant från bilar byggda enligt Appendix K-reglementet. Bakom konstruktionen står svenske Johan Ragnarsson som flyttade till USA i början av 1990-talet och gjorde en osannolik karriär som bilbyggare

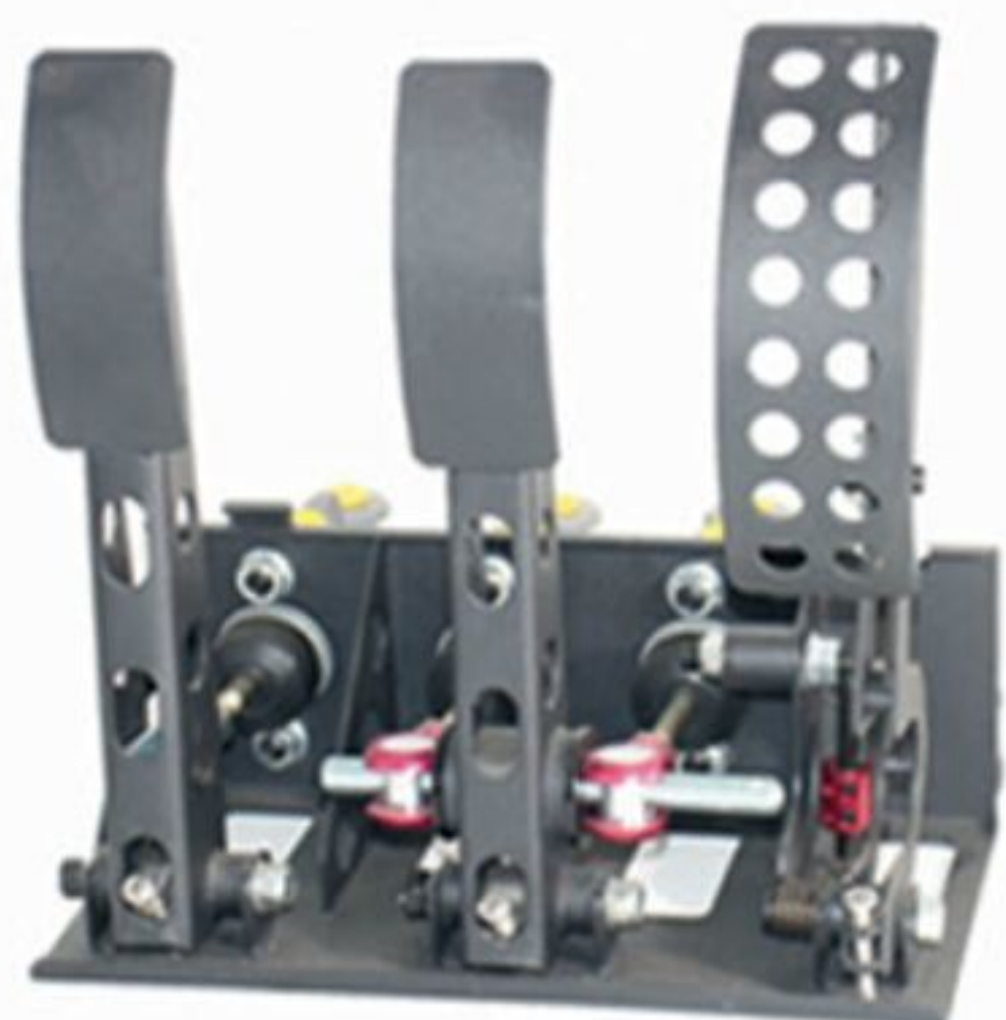
FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



SÄKRA DITT DATUM!

www.emmabodaflygbana.se



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DTA fast

BOSCH

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A035

A036

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

A051

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

A040S

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster.

A057

**Försäsongpris
A040S**

110/650R15 2500:- ex moms
150/650R15 2800:- ex moms

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16



2120

7,0 x 17
8,0 x 18



2128

6,5 x 15

PPE

Auktoriserad återförsäljare för
Yokohama Rallydäck i Sverige

Atlasgatan 10 • 802 86 Gävle
www.ppe.se • e-mail: info@ppe.se

Andreas 070-884 89 63 • andreas.sjolander@ppe.se
Pelle 070-520 77 22 • pelle.palmqvist@ppe.se
Jari 072-502 04 52 • jari.liiten@ppe.se